

# MONOGRAFIA



INFORMACION Y ESTUDIOS DE GERENCIA DE RIESGOS

# CRONICAS DEL SEGURO

J. MANUEL MORAN VIÑE

Donación de AGERS al Centro de Documentación de FUNDACIÓN MAPFRE

PAG.

ASOCIACION ESPAÑOLA DE GERENCIA DE  
RIESGOS Y SEGUROS

## PROLOGO

-----

José Manuel Morán Viñé, Economista y Actuario, cambió hace años su trayectoria aseguradora por la opción de la Gerencia de Riesgos y en ambas, ha dejado muestras de su buen hacer y especialmente de su hombría de bien.

Ahora sólo toca el Seguro en la etapa de financiación de los riesgos, faceta primordial dentro del Risk Management.

El apasionamiento por el Seguro no ha sido abandonado y a la faceta de Gerente de Riesgos añade con esta Monografía, unos apuntes de historiador concienzudo y curioso que descubre detalles especialmente en el Seguro español del Siglo XX.

El apéndice de bibliografía es completísimo, y es, al tiempo, una invitación hacia aquellos que quieran rebasar la brevedad de una monografía como la que presentamos.

En la Gerencia de Riesgos hay mucho profesional que no procede del mundo del Seguro y es a ellos a los que más les va a ayudar este repaso por la historia, a los otros, entre los que me encuentro, nos sirve de reencuentro y de meditación en como Seguro y Progreso han ido unidos desde siempre.

Gracias Manolo por este trabajo dirigido, en principio, hacia tus compañeros de AGERS.

Madrid, Octubre 1.989.

Tomás Romanillos Dominguez  
Presidente de AGERS.

Depósito Legal Número: M-31948/89

Prohibida la reproducción total ó parcial sin permiso escrito del autor.

Edición Especial cedida a los Asociados de AGERS.

Donación de AGERS al Centro de Documentación de FUNDACIÓN MAPFRE

PAG.

## ANTECEDENTES

Por otra parte, la existencia de nuevas necesidades de cobertura de riesgos, las innovaciones en el campo del seguro con vigencia en áreas internacionales; la necesaria unidad de mercado que la realidad impone y que también se deriva de la posible adhesión de España a la CEE; así como las orientaciones de la vigente normativa de ésta última deben incidir en cualquier regulación que quiera llevarse a cabo sobre el sector asegurador.

Estas líneas pertenecen a la exposición de motivos de la Ley 33/1984 de fecha 2 de agosto sobre ordenación del seguro privado y son tan sólo una muestra de la importancia que este sector ha alcanzado en los últimos años. No solamente los gobiernos publican leyes encaminadas a garantizar su correcto funcionamiento sino que el tema interesa a organismos supranacionales, como lo demuestran las Directivas de la CEE.

Podemos decir que el seguro, no carente de defectos y necesitado de indiscutibles mejoras en la actualidad, ha alcanzado una plena madurez operativa. Pero ¿Cuáles fueron los orígenes y evolución de esta institución mercantil que comercia con algo tan intangible como es el riesgo?.

Si bien el seguro tal y como se le conoce en nuestros días no aparece hasta mediados del siglo XIV, ya en la antigüedad aparecen usos y costumbres -e incluso legislación- que tienen connotaciones con la actual filosofía del seguro.

### CHINA

Si nos remontamos a unos 4.000 años antes de Cristo encontramos en China una práctica de estas características: Los mercaderes de arroz no colocaban su carga en un solo barco sino que la repartían en porciones entre todos los que componían la expedición. De esta manera, en caso de naufragio de uno de ellos, cada mercader perdía una pequeña parte de su cargamento pero ninguno sufría una pérdida total. Estamos, pues, ante un caso de antiguo mutualismo con un claro sistema de reparto de pérdidas.

### BABILONIA

Avanzando en el tiempo, tres milenios antes de Cristo hallamos los primeros indicios de contratos en los que implícita-

mente se incluye el factor riesgo. Los comerciantes babilonios concedían préstamos (a alto interés) a los mercaderes, asumiendo el riesgo de pérdida de las mercaderías transportadas por las caravanas, ya que existía la condición de que el dinero sería devuelto tan sólo en caso de que la empresa llegara a buen fin.

En este tipo de acuerdo, antecedente del "préstamo a la gruesa", aparece por primera vez un elemento esencial del seguro: la promesa de amparo en caso de producirse una pérdida accidental.

Un milenio más tarde este uso es reglamentado por el sexto rey de la dinastía babilónica: Hammurabi. Según su Código, un comerciante podía contratar los servicios de un vendedor, el cual transportaría, por tierra o mar, las mercancías, repartiéndole con aquél el beneficio procedente de su venta. Si el vendedor no volvía, o lo hacía sin los beneficios, el comerciante tenía derecho a quedarse con sus propiedades y utilizar -temporalmente- los servicios de su mujer y sus hijos. Pero, y ahí reside el elemento del seguro, si el navegante perdía la mercancía por causa de piratería u actos hostiles, el vendedor quedaba exonerado de su deuda.

El conocimiento de este Código lo debemos al descubrimiento en 1902 por J. Morgan de una estela de diorita en la que aparece Hammurabi recibiendo el Código de Leyes del dios sol, al mismo tiempo que se acompaña una transcripción casi completa del mismo, que sería descifrada en el mismo año por V. Scheil.

Y efectivamente, entre los postulados que contiene el Código encontramos referencias al acuerdo.

Si un mercader ha confiado plata a un traficante para vender y traficar y lo despacha para una misión, el traficante, en el curso de la misión que le ha sido confiada, comerciará. Si adonde ha ido ha obtenido beneficio, apuntará todo el beneficio obtenido y hará el cálculo de los gastos de sus días; después resarcirá a su mercader. (Col. XVII 100 - rev. Col I 101)

Estableciéndose, incluso, un tipo de interés en caso de que el traficante no hubiera obtenido beneficio.

Si el traficante adonde ha ido no ha obtenido beneficio, el traficante pagará al mercader el doble de la plata que recibió (rev. Col I 101).

También, como hemos dicho, el Código establecía una cláusula de salvaguarda en caso de pérdida de la mercancía.

Si estando en camino, un enemigo le desvalija de todo lo que transportase, el traficante lo jurará por la vida del dios y quedará libre. (rev. Col I 103).

Por otra parte, en el mismo Código encontramos referencias a lo que podría ser un antecedente de la intervención del Estado en materias de previsión de daños.

Si el bandido no es prendido, el señor que ha sido robado declarará oficialmente delante del dios lo perdido; después la ciudad y el gobernador en cuyo territorio y jurisdicción se cometió el bandidaje le compensarán de su propiedad perdida. (Col. IX 23).

### GRECIA

Pero volvamos al comercio, y en especial al marítimo, ya que éste sería sin duda alguna el instigador del seguro. Si bien las leyes dictadas por Hammurabi protegían contra la piratería, ésta no era el único peligro que asediaba a los traficantes embarcados en frágiles naves dotadas de rudimentarios instrumentos de dirección y guía; las tormentas y tempestades eran causa de numerosos naufragios, cuando no, para evitarlos, era necesario arrojar por la borda parte de la mercancía transportada para aligerar el barco y capear la tempestad.

En previsión de estas pérdidas, el emperador de Rodas dicta en el año 916 antes de Cristo una ley, por la cual el traficante que sufriera una pérdida de sus mercaderías por esta causa debía ser compensado por aquéllos que se beneficiaran del hecho. Esta es la primera alusión que se conoce a una práctica que, con el transcurso de los tiempos, estaría íntimamente ligada al seguro de transporte : La contribución a la avería gruesa.

El sistema de préstamo de los babilonios es también empleado por los griegos, desarrollándose hasta constituir el contrato griego de préstamo a la gruesa, en pleno vigor ya 400 años antes de Cristo. El propietario de un barco podía tomar prestada cierta cantidad de dinero a altos tipos de interés, que podían llegar al 35%, con el compromiso de devolverlo al regreso del viaje y teniendo el prestamista, en caso contrario, derecho a apropiarse del barco. Pero, y aquí aparece de nuevo el elemento de protección, si el barco naufragaba durante la travesía, el navegante quedaba exonerado de su obligación.

El sistema mutualista también es practicado en la Grecia clásica, existiendo asociaciones como la denominada ERANOI cuya finalidad era el auxilio de los miembros más necesitados a través de un fondo común que se nutría de las aportaciones periódicas de todos los componentes.

Se tienen noticias, referentes al mismo periodo, de que acaudalados comerciantes aceptaban dinero de propietarios de esclavos en forma de cuotas periódicas, contra la promesa de una indemnización en caso de huida de alguno de ellos.

### EL PUEBLO HEBREO

También el Talmud recoge referencias a prácticas relativas a la protección de los mercaderes. Así, en el pasaje 116 b del Baba Kama recoge acuerdos entre los comerciantes de asnos por los cuales se obligaban a compensar al que hubiera perdido uno de los suyos por accidente, y convenios de la gente del mar sobre indemnizaciones en caso de pérdida de los barcos.

Los arrieros de mulas pueden poner como condición que al que pierda un asno se le deberá dar otro. Cuando es por negligencia no se le da otro. Cuando no es por negligencia se le da otro. ....

Los marineros pueden poner como condición que al que pierda el bote le den otro. Cuando lo pierde por negligencia, no le dan otro. Cuando no es por negligencia le dan otro. Cuando va a un sitio al que no deben ir los botes, no le dan otro.

### ROMA

La Roma Imperial, volcada en la conquista y la ampliación de sus fronteras, no se distingue por su vocación comercial. No obstante, se desarrollan legislación y prácticas mercantiles de las que se ha hablado anteriormente.

La antigua legislación de Rodas sobre avería gruesa es adoptada, convirtiéndose en la LEX RHODIA DE IACTU MERCIUM.

Se practica el préstamo a la gruesa, por el que el navegante tomaba prestada una cantidad de dinero (pecunia trajecticia) a un tipo de interés (foenus nauticum) que seguía siendo elevado y manteniéndose la cláusula de exoneración en caso de naufragio. Existe incluso un tipo de contrato de garantía inversa que sería contratado por los navegantes para garantizarse la posibilidad del pago de la deuda contraída en caso de que la operación comercial culminase con éxito. Es el denominado SI NAVIS EX ASIA VENERIT, en el que se garan-

tizaba una suma de dinero en caso de que el viaje llegara a feliz fin.

La notable importancia del ejército fomenta la creación de asociaciones de militares que, mediante una importante cuota de entrada y aportaciones periódicas, se hacían acreedores a una cierta cantidad de dinero en concepto de gastos de traslado en caso de cambio de guarnición, una pensión para el momento de su retiro o una indemnización a sus herederos en caso de muerte.

Estas asociaciones también florecen entre las clases menos acomodadas, formadas por artesanos, libertos y esclavos. Las más conocidas son la COLLEGIA TENUIORUM y COLLEGIA FUNERATICIA que, a cambio de aportaciones periódicas, concedían, al fallecimiento de sus miembros, una sepultura y funerales apropiados.

Durante la época imperial, en algunos casos por motivos religiosos, ya que a algunas se les acusa de practicar cultos prohibidos, y principalmente por motivos políticos, dado el poder que algunas estaban alcanzando, estas asociaciones son acosadas por el Estado, que comienza sometiéndolas a fiscalizaciones vejatorias, continuando con la promulgación de disposiciones limitativas -que llegan a constituir el título 22 del libro LXVII del Digesto-, para terminar decretando su disolución con excepción de las formadas por las clases más humildes que antes se han mencionado.

Observamos que el Estado también ha de intervenir en ocasiones, si bien obligado por las circunstancias, en la protección de los comerciantes.

Benitez de Lugo en su "Tratado de seguros" recoge un fragmento de la obra de Tito Livio "Historia romana" en el que se alude a un acuerdo del Estado con los transportistas durante la segunda guerra púnica (218-201 AC) encaminado a garantizar el envío de víveres y municiones a España.

Quando llegó el día, se presentaron tres sociedades compuestas por 19 ciudadanos que se encargaron de los suministros exigiendo dos condiciones: que quedarían exentos del servicio militar mientras durase aquel servicio público y que el Estado les garantizaría contra el enemigo y las tempestades todo lo que embarcasen.

Por su parte, Suetonio narra cómo en tiempos del emperador Tiberio Claudio, habiéndose producido un notable encarecimiento de los alimentos a causa de la sequía y el mal rendimiento de los campos, y para favorecer la importación de granos, garantiza a los mercaderes las pérdidas sufridas como consecuencia del mal tiempo.

## EL SEGURO DE TRANSPORTE

Durante el primer milenio de nuestra Era el comercio, motor del transporte, permanece anquilosado. La decadencia del Imperio romano que comienza a finales del siglo II y tiene su culminación en el IV, da paso a las invasiones bárbaras que se extienden por todo el continente durante el mismo siglo.

Europa se encuentra sumida en constantes guerras y bajo el yugo del feudalismo que parcela las relaciones y entorpece el comercio.

Hay que esperar a que terminen las incursiones bárbaras por tierra y mar para que el comercio vuelva a despertar de su letargo. Pero, aun entonces encuentra otro obstáculo; la Iglesia, con su considerable poder, pone innumerables trabas dado que desconfía del comercio y aún más del préstamo por considerar que el dinero, por sí mismo, no puede generar más dinero; actitud que queda claramente plasmada en la decretal "Mutuum date nihil inde speranted" del Papa Gregorio II.

Pero la postura de la Iglesia no es meramente filosófica. Existe un lógico recelo a los contactos con el Oriente próximo y el Islam que se consideran una amenaza para su estabilidad. Paradójicamente es la misma Iglesia la que, de forma indirecta, fomentará este comercio, requiriendo el suministro de metales preciosos para los altares, sedas y tejidos de oro para sus vestiduras y cera y especias para sus velas e inciensos.

Este retraso en el florecimiento del comercio no se debe exclusivamente a causas sociales; la técnica también tiene mucho que ver en ello. Las embarcaciones de aquella época, de pequeñas dimensiones, con velas no apropiadas para combatir los vientos adversos y un deficiente sistema de dirección a base de dos remos en la popa no son adecuadas para enfrentarse a los avatares del mar, por lo que comúnmente se limitan a la navegación de cabotaje, lo que limita el intercambio territorial de mercaderías.

A fines del siglo XI se produce un hecho que haría cambiar la situación existente y serviría de motor para el desarrollo del comercio: Comienzan las Cruzadas.

## DESARROLLO DEL TRANSPORTE

El hecho de que Palestina cayera en manos árabes en el siglo VII era una espina clavada en el corazón de la poderosa Iglesia católica, que inicialmente impedida en tomar parte en una empresa de reconquista se decide cuatro siglos después a presentar batalla, movida por las noticias llegadas

del oriente próximo de persecuciones a los cristianos y constantes trabas impuestas a las peregrinaciones.

En noviembre de 1095, durante la celebración en la ciudad de Clermont de un concilio de la Iglesia Católica, el Papa Urbano II pronuncia su arenga ante una concurrida multitud incitando a la cristiandad a emprender el rescate de los santos lugares. Los allí congregados responden con el grito "Dios lo quiere" que se convierte en el lema de los cruzados, y comienza la guerra santa.

Impelidos por las palabras del Santo Padre, los cristianos se aprestan para su cruzada y en el mismo año dos expediciones -mal organizadas y con pocos medios- parten hacia la aventura. Una encabezada por Gualterio Sin Blanca y la segunda por Pedro el Ermitaño.

Es el año siguiente cuando comienzan a partir las expediciones en las que intervienen los grandes señores. Godofredo de Bouillon que, a pesar de sus anteriores luchas contra el Papa Gregorio VII, enajena sus bienes para sostener los gastos de la primera cruzada, Raimundo de Tolosa, Roberto -duque de Normandía e hijo de Guillermo el conquistador-, Boemundo -hijo de Roberto Guiscardo- y Hugo de Vermandois -hermano del rey de Francia- son los primeros de los más de 90.000 caballeros que participan en las cuatro principales cruzadas, en las que intervienen unos 600.000 soldados.

La influencia de las cruzadas, que se extienden hasta 1291, en el desarrollo del transporte es innegable y se plasma en dos importantes aspectos, el técnico y el comercial.

En primer lugar, la necesidad de enviar los ejércitos a los Lugares Sagrados así como de aprovisionar a los mismos de armas y suministros, trae innovaciones en la construcción de los barcos. Se aumenta el tamaño de los mismos y se modifica su diseño; se modifica igualmente la forma de las velas, lo que permite la navegación contra el viento; comienza el uso del timón que da una mayor maniobrabilidad a la nave y, por último se introduce el compás de navegación que libera al navegante de la necesidad de las estrellas para guiarse; este compás que se considera descubierto por los chinos, es abandonado poco después al descubrir un marino napolitano en el siglo XIV las propiedades de una aguja imantada situada sobre un eje.

En segundo lugar, se produce una importante apertura de mercados. Los cruzados que regresan a sus hogares traen noticias y muestras de productos que antes no eran conocidos en el mundo occidental: telas preciosas, ungüentos, gemas, especias e incluso armas que hacen aumentar la demanda y dilatan las fronteras del hasta entonces reducido ámbito mercantil. Se fundan colonias comerciales en el oriente próximo y

el norte de Africa; Alejandría, Trípoli, Túnez son puertos de embarque de aquellos productos que solicita Europa.

Dada su situación geográfica, Venecia se convierte en el primer centro comercial aunque no tarda en ser superada por Génova que aprovecha las ventajas que le reporta la proximidad de Francia y España.

El desarrollo del comercio no se detiene en Italia. Flandes con su importante producción de tejidos y sus contactos con Escandinavia se convierte en un centro comercial de primer orden. Poco más tarde, en el siglo XII, nace en el norte de Europa la Liga Hanseática, asociación de ciudades entre las que destacan Bergen y Wisby y que controlan el monopolio del comercio en la Europa septentrional.

### NACIMIENTO DEL SEGURO

Así pues, a finales del siglo XII, encontramos un comercio europeo en pleno apogeo. Pero no es frecuente que en la misma persona se den a un tiempo dos características: Ser armador de barco y persona adinerada, por lo que comúnmente se debe recurrir al préstamo para financiar los cargamentos. Se practica con asiduidad el préstamo a la gruesa en el que como en épocas anteriores al seguro, la garantía de protección para caso de naufragio no es sino una parte accesorio del contrato, cuya función principal es el préstamo. Y, respecto al seguro, existe una característica que lo diferencia de los usos actuales, la garantía se paga por anticipado. El prestamista adelanta un dinero que no recuperará en caso de siniestro.

Estos préstamos mantienen unos tipos de interés tan elevados que con frecuencia llegan al 33% y la Iglesia, fiel a la concepción moral basada en las doctrinas de Santo Tomás y la escolástica, mira con desconfianza estas operaciones. Basándose en los principios del precio justo y del salario justo no se considera ético que el dinero "per se" generase más dinero, sin olvidar los peligros que según Jesucristo suponían las riquezas para el mantenimiento de los valores espirituales.

Muchas eran las razones que avalaban este rechazo. Santo Tomás y otros teólogos sostienen que el interés no es sino una venta del tiempo que solo pertenece a Dios. En cualquier caso ¿cómo puede ser lícito aquello que es condenado por la Biblia?

No exijas de tus hermanos interés alguno ni por dinero ni por víveres ni por nada de lo que con usura suele prestarse (Deuteronomio XXIII 19).

Lo que no se empleaba en este argumento era el siguiente versículo que matizaba esta censura suavizándola.

Puedes exigirselo al extranjero, pero no a tu hermano, para que Yahvé tu Dios, te bendiga en todas tus empresas en la tierra en que va a entrar para poseerla (Deuteronomio XXIII 20).

La oposición de la Iglesia es cada vez más intensa, culminando en 1230 con la decretal del Papa Gregorio IX "Naviganti vel eunti ad nundinas" que prohíbe cualquier tipo de préstamo calificándolo de usurario. Este pontífice que es quien de una manera indirecta e inintencionada sería el instigador de la creación del seguro, pasaría curiosamente a la historia por un tema alejado de los negocios, dado que fue al mismo tiempo el artífice del desarrollo de la Inquisición, creada por su antecesor Inocencio III.

El poder político y moral de la Iglesia es tal que sus indicaciones se convierten en órdenes de obligado cumplimiento, con lo que comerciantes y banqueros ven desaparecer de la noche al día la principal fuente de sus ingresos. Pero no es por nada por lo que estos inversores han conseguido sus riquezas y, dado que la necesidad agudiza el ingenio, inventan nuevas fórmulas que, sin contrariar las disposiciones canónicas, les permitan continuar con sus negocios.

Algunas de ellas son tan ingeniosas como la de disfrazar el préstamo bajo la apariencia de un contrato de compra-venta en el que previo pago de la mercancía transportada se concertaba la compra de ésta ..... ¡siempre que no llegara a su destino!. Y al ingenio hay que añadir la premura, ya que se encuentran contratos de este tipo desde el mes de agosto de 1234.

Se pueden considerar estas operaciones como un inicio del seguro dado que, al menos formalmente, se separaba el factor riesgo del préstamo aunque se mantuviera en un principio la característica de abonarse la indemnización por anticipado, circunstancia que en poco tiempo habría de modificarse, cobrándose un pago previo por la promesa de abono de la mercancía si ésta no llegaba a puerto.

De esta manera el comerciante consigue burlar legalmente las disposiciones eclesiásticas. No existe el préstamo sino una forma de comercio; no hay ya interés sino el cobro de un dinero por la asunción de un riesgo de terceros. Ha nacido el seguro.

## LA POLIZA

Inicialmente los contratos de seguros se realizan de forma oral pero, como veremos más adelante, la honradez no es una característica del comercio a lo largo de los tiempos, lo que aconseja a los banqueros y prestamistas a reforzarlos con la presencia de notarios y corredores jurados que dan fe del acto, dando lugar a que los contratos se formalicen de forma escrita, siendo denominados "scritte".

Una interesante fuente de información se encuentra en los libros de la casa "Francesco del Bene y cia" que dan constancia de transacciones relacionadas con el seguro. Así recogen en uno de sus asientos las cantidades abonadas en Niza para la garantía de unos fardos; y en otro en que acreditan a Lepo y Dosso de Bardi la cantidad de 505 florines y 9 sueldos por la asunción del riesgo de pérdida de unos paños que se han transportado desde Francia a Florencia.

Es tal el desarrollo de la actividad aseguradora que se da el caso en 1393 de un notario que formaliza en su despacho más de 30 contratos en tres semanas.

La actuación de los notarios es excesivamente formalista y demora la conclusión de los contratos lo que no es del agrado de los comerciantes, deseosos de pronto acuerdos. Por esta razón durante el siglo XIV la intervención de los notarios comienza a decaer siendo sustituida por la de agentes o corredores de seguros (sensali o mediatori). De igual manera cambia la denominación de los contratos que pasan a llamarse "polizza" lo que según la terminología de la época corresponde a contratos que no adoptan forma solemne. El primer contrato del que se tiene conocimiento data de 1347 en la ciudad de Génova, y la primera póliza sin intervención de notario, curiosamente no en Génova, cuna del seguro, sino en Pisa, de 1385.

El auge de la intervención de corredores les anima a unirse y formar compañías de seguros, de las que puede constituir un ejemplo la de Juliano Dondi creada en 1424, que no duraría más de dos años. Estas compañías no revisten la forma de las actuales sociedades anónimas aseguradoras, limitándose a ser una agrupación de corredores que asumen riesgos en régimen de reparto, iniciándose la práctica del coaseguro, e incluso aparece la figura del reasegurador, lo que es probado por el hecho de que se encuentre un contrato de reaseguro suscrito en Génova en 1370.

Jacques Le Goff (Marchands et banquiers du moyen age) recoge un registro de una de las grandes compañías de la época, la de Francesco di Marco da Prato, con el siguiente título:

He aquí un registro de Francesco di Prato y compañía, residentes en Pisa, en el cual escribiremos todos los seguros que hagamos para otros. Dios haga que saquemos provecho de ellos y nos proteja de los peligros.

Entre las operaciones anotadas podemos leer:

Aseguramos a Baldo Ridolfi y Cia. por 100 florines oro de lana cargada en el barco Bartolomeo Vitale en tránsito de Peñíscola a Porto Pisano. De estos 100 florines que aseguramos contra todo riesgo, recibimos 4 florines oro al contado como atestigua un acta manuscrita de Gherardo d'Ormauno que refrendamos.

Para más adelante recoger el feliz fin de la travesía con lo que cesa su responsabilidad.

Dicho barco ha llegado a buen puerto en Porto Pisano, el 4 de Agosto de 1384, y quedamos descargados de dichos riesgos.

Durante el siglo XIV encontramos la dicotomía del comercio italiano representada, por una parte, en Florencia donde la burguesía crea un imperio industrial y financiero. La moneda de curso legal, el florín, se impone en el mundo civilizado cuyos negocios dependen en gran manera de banqueros tan prestigiados como los Bardi, los Alfani o los Médici. Por otra parte está Génova, líder en el comercio marítimo y el seguro, hasta el punto que sus corredores, ligados en ocasiones al crédito, son equiparados jurídicamente a los banqueros por una ley de 1434.

La creación de la Bolsa durante el siglo XV favorece la actividad de los corredores, que encuentran un lugar común donde efectuar sus negocios y al que llegan toda clases de noticias que les ayudan en sus transacciones. Se recibe información sobre la situación política de los distintos países así como la concerniente a los propios buques; naufragios, disponibilidad de fletes etc., que permite uniformar los criterios a la hora de fijar primas y establecer garantías.

Esta uniformidad se extiende al clausulado de los contratos que, desde la simplicidad de las primeras pólizas, alcanzan durante este siglo una gran perfección. Los aseguradores genoveses, desde su punto de reunión en la Bolsa de la plaza de los Banchi, redactan cláusulas de uso común sobre los puntos fundamentales del contrato. Se establece la duración del seguro que si bien en un principio se limita a la duración de un viaje, con el tiempo se admite por periodos anuales. Se fijan las causas de nulidad del contrato. Se determinan los riesgos cubiertos y las exclusiones y se establece el tiempo a partir del cual se debe considerar perdido un barco de no tenerse noticias del mismo.

## EXPANSION TERRITORIAL

Partiendo de su cuna italiana, el seguro se extiende por Occidente, introduciéndose en España y Portugal para pasar por los Países Bajos y posteriormente a Inglaterra, que en poco tiempo ostentaría el liderazgo de este comercio. Esta expansión no se debe ya tanto a la actividad de los corredores y aseguradores genoveses sino a la de los banqueros florentinos y lombardos que extienden sus negocios por todo el mundo civilizado.

Entre 1367 y 1383 el rey Fernando de Portugal instituye un tipo de seguro obligatorio en forma de mutua entre los propietarios de barcos de mayor tonelaje, siendo indemnizadas las pérdidas con cargo a un fondo común dotado por el 2% de los beneficios de cada viaje.

El contrato más antiguo de que se tiene conocimiento en España está fechado posteriormente; el 12 de abril de 1428. Es sin embargo en nuestro país donde se publica la primera recopilación legislativa sobre el comercio marítimo. Es la ordenanza de los Consellers de Barcelona de 1435 de la que hablaremos más adelante.

Pasando por Francia, que inicia los contratos de seguro marítimo en La Rochelle y Marsella durante el siglo XV, el seguro, siguiendo el camino del comercio marítimo, se traslada a los Países Bajos.

El primer contrato de seguros de los Países Bajos data del año 1370 y, como prueba de la expansión de los italianos en este sector comercial, está suscrito por un genovés establecido en Brujas.

La demostración del arraigo del seguro como forma de comercio la encontramos en que, lo que comienza como un instrumento para eludir las leyes contra la usura, se mantiene y desarrolla al extenderse el protestantismo y disminuir el poder de la Iglesia Católica, mientras que declina el préstamo marítimo.

Y en los Países Bajos, Amberes se constituye en el centro del comercio; la ciudad que había sido destruida en 836 por los escandinavos y reconstruida en el siglo XI, ve aumentar su influencia debido a su situación estratégica, llegando a formar parte de la liga Hanseática en 1315. El seguro, que con el tiempo alcanza una importante notoriedad, llega, después de años, a su cénit con la fundación de la Bolsa de Valores en 1531.

Desde Flandes y los Países Bajos el comercio marítimo se traslada a Inglaterra que mantendrá durante siglos una supremacía afianzada en sólidos factores. Por si no fuera

suficiente su importante situación geográfica entre Europa y América, tal como fuera España, goza de una madura unidad económica y una burguesía de armadores, comerciantes y banqueros con sus ojos puestos al mar.

Durante el reinado de Isabel I, hija de Enrique VIII y de Ana Bolena, comienza la singladura marítima de los ingleses. En 1554 se funda la Moscovy Company dedicada al comercio con Rusia; en 1579 la Eastland Company que acapara el tráfico con las costas del mar Báltico y en 1581 la Compañía de Levante.

El sistema inglés de seguro marítimo está íntimamente ligado a los lombardos que llegan a su territorio en el siglo XIII emigrando de sus ciudades del norte de Italia y practicando el préstamo, que los tratadistas ingleses, a pesar de su concepción moralista protestante, no dudan de calificar de usura.

Prueba de la influencia italiana en sus negocios aseguradores la encontramos en dos hechos: El primero es que la palabra con la que denominan a su contrato de seguros "policy" derive del vocablo italiano "polizza" y el segundo es que el lugar donde los comerciantes italianos desarrollaron sus negocios fuera bautizado " Lombard Street", calle que aun conserva su nombre en el corazón de la City londinense.

Un tercer hecho de prueba, en este caso en el campo de la anécdota, es la existencia de una póliza contratada en Inglaterra el 20 de septiembre de 1547 .... y, redactada en italiano.

Durante el siglo XVI es habitual la actuación del broker, corredor de seguros que al igual que sus colegas italianos, los "sensale", o franceses, los "courtier", buscaban para sus clientes -armadores- personas que estuvieran dispuestas a asumir contra su pecunio las pérdidas de las mercancías, además de redactar los términos del contrato de la forma que fuera más favorable para su cliente, acordar la prima y dar fe del pago de la misma; todo a cambio de una comisión que oscilaba alrededor del 5%

El auge de la actividad aseguradora en Inglaterra lleva a que en 1575 se constituyera una cámara de seguros en la Royal Exchange creándose la figura del registrador de las operaciones realizadas. Se regulan igualmente las querellas derivadas del cumplimiento de los contratos, que son solventadas en última instancia por el Lord Mayor de Londres.

El siglo XVII representa una época de amplio desarrollo del seguro en Francia, llevado de la mano de Jean Baptiste Colbert, político y economista francés que, bajo la tutela del cardenal Mazarino, es nombrado por Luis XIV superin-

tendente de Hacienda e inspector general, cargos que simultaneó con el de Ministro del Interior.

La influencia de este político que reorganizó la política comercial del país sobre una base proteccionista, lleva a que el 5 de junio de 1668, el Consejo funda en Paris la "Chambre des Assurances et Grosses Aventures" y en 1686 una compañía de seguros la "Compagnie Generale des Assurances et Grosses Aventures", que obtuvo el monopolio de los seguros marítimos para Paris. Esta compañía, al igual que el florecimiento del seguro, no sobreviviría muchos años a la muerte del estadista.

Volviendo a Inglaterra, el siglo XVII incorpora un nuevo elemento a los personajes que integran el mundo asegurador: el underwriter. Dado que no todos los comerciantes interesados en invertir en seguros eran conocedores del tema, estos profesionales, verdaderos expertos en todo lo relacionado con el contrato de seguro los representaban, dotados de un poder firmado por aquéllos. Su misión consistía en buscar armadores interesados en asegurar su carga y, procurando obtener las condiciones más ventajosas para sus representados, firmar la póliza en su nombre.

Así pues, si bien el firmante del contrato era el underwriter, éste no tenía la condición de asegurador, ya que toda la responsabilidad en caso de pérdida recaía en el comerciante representado. Puede decirse que su cometido era similar al de un agente de cambio y bolsa o, más acertadamente por las atribuciones que poseía, la de una sociedad de gestión de cartera.

La falta de un lugar oficial donde realizar las transacciones hace que armadores, brokers y underwriters se reúnan en lugares públicos, con preferencia por cafés situados cerca de los puertos, donde es fácil conseguir información sobre las incidencias de las expediciones. Esta circunstancia es la que generaría la creación de la que ha sido siempre la mas prestigiosa organización del sector del seguro: El Lloyd's.

### EL LLOYD'S

La primera referencia que se tiene al respecto es un anuncio publicado en un periódico de la época en el año 1688, ofreciendo recompensa a aquéllos que facilitaran información sobre fugas de esclavos al Lloyd's Coffee House.

Edward Lloyd, propietario del local que había abierto sus puertas en el mismo año en Tower street, cerca de la Torre de Londres, se interesa por la actividad que desarrollan sus clientes e insta a los underwriters a instalar en el café

sus pupitres de operaciones y a los armadores y brokers a visitar el local para efectuar sus transacciones; más movido sin duda por la posibilidad de aumentar su clientela que por un interés hacia este tipo de negocio, en el que al parecer nunca intervino activamente.

En 1692, LLOYD traslada su café al centro de Londres, en la esquina de Lombard street, calle que desde las primeras actividades de los lombardos se había convertido en el punto neurálgico del comercio londinense. La nueva y estratégica situación del café hace que en poco tiempo se convierta en el principal centro de compra-venta de seguros de Londres.

Cuatro años más tarde, en 1696, Lloyd impelido por el deseo de prestar la mejor atención a sus clientes, comienza la publicación de unos folletos conteniendo información relacionada con la navegación ( The Lloyd's News) de los que sólo se editarían 76 números y que serían el embrión de la Lloyd's List que ya recoge información sobre la situación de los barcos e incluso los tipos de cambio de monedas.

Lloyd's muere en 1713 y a pesar de que el café cambia varias veces de propietario sigue siendo el punto de cita para la contratación de seguros.

El comercio de la época no está cimentado con sólidas bases económicas y la excesiva especulación hace que muchas empresas sean solamente gigantes con pies de barro. La desaparición repentina de algunas compañías no parece desalentar el ánimo inversor de la gente, pero en 1720 ocurre un hecho que siembra la alarma incluso en la Administración; se produce la quiebra de la sociedad South Sea, espectacular fraude que arruina a miles de personas.

Influido por esta situación, el gobierno dicta una ley en el mismo año creando dos compañías de seguros, la "London Assurance Company" y la "Royal Exchange Assurance", a las que el rey Jorge I concede el monopolio del seguro marítimo con el pretexto de que el capital privado es insuficiente para hacer frente a los compromisos derivados de este tipo de contratos.

La iniciativa de la creación de compañías se extiende a otros países con importante tráfico marítimo. Así en Francia se crea en 1750 la "Compagnie d'Assurances Maritimes", en 1765 se funda en Hamburgo la primera compañía alemana, la "Assecuranz-Compagnie für See-Risiko und Feuers-Gefahr" y en EEUU nace la "Insurance Company of North America" en 1792.

Los comerciantes ingleses, que ven desvanecerse una de las más importantes fuentes de sus ingresos, se oponen tenazmente a esta ley, consiguiendo poco más tarde que el monopolio concedido se limite a la creación de nuevas sociedades,

permitiéndose la actuación de los inversores privados, la cual, curiosamente, es en los años siguientes muy superior a la de las dos compañías creadas.

La experiencia sufrida revela a los comerciantes la conveniencia de asociarse para defender sus intereses comunes. Este proyecto germina años más tarde cuando en 1769 un grupo de los más prestigiosos underwriters afincados en el café Lloyd's, no satisfechos con el turbio cariz que revestían algunas de las transacciones efectuadas en el local, deciden abandonarlo y formar una asociación que estuviera formada exclusivamente por miembros de intachable reputación. De esta manera nace la "New Lloyd's Coffee House" que fija inicialmente su residencia en Pope's Head Alley.

Las dimensiones de este nuevo local se hacen pronto insuficientes para el desarrollo de las actividades de la asociación, por lo que en 1771 se crea un comité encargado de encontrar un nuevo enclave. Tres años más tarde, por sugerencia de John Julius Angerstein, que más tarde sería nombrado presidente del Lloyd's, y mediante el fondo creado por la aportación individual de 100 libras de los miembros, se alquilan unas habitaciones en el segundo piso de la Royal Exchange que serían sede de la asociación hasta 1838 en que un incendio destruye el edificio privando a los miembros de su lugar de reunión hasta 1844 en que se reconstruye la Royal Exchange.

En el mismo incendio desaparece una escritura de mandato registrada en 1811 y que contenía los principios que habían de regir la institución. Afortunadamente pudo rescatarse una de las siete copias, con lo que se redactó una nueva adjuntando la original.

En 1779 Lloyd's saca a la luz la primera póliza estándar que pronto se convierte en documento de uso común en las operaciones de seguro marítimo.

El mismo año en que se dictan las normas de la asociación, el Lloyd's comienza a nombrar agentes fuera del territorio británico, registrándose 150 empresas a lo largo del año, la primera de las cuales correspondía a la isla de Madeira. La función principal de estos agentes es la de actuar como comisarios de averías, pero también deben transmitir información sobre aspectos relacionados con el transporte de su país. La responsabilidad de clasificar y distribuir esta información recae sobre "The Lloyd's of London Press" empresa filial de la asociación.

Y, hablando de información marítima, no podemos pasar por alto el "Registro de barcos del Lloyd's" de extendida utilización entre los aseguradores de transporte actuales y cuyos





orígenes se remontan a la época de la formalización de los contratos en los cafés, donde los underwriters recogían y clasificaban información que pudiera ayudarles a la mejor conclusión de sus contratos. Estos underwriters publican en 1760 el primer registro que sería de uso común hasta que en 1797 surge una disputa con los armadores basada en los métodos de clasificación, que lleva a que estos últimos publiquen su propio registro, que aparece en 1799. La rivalidad y duplicidad de registros se mantiene hasta 1834 en que se acercan los distintos pareceres y se forma una asociación conocida como "Lloyd's Register of Shipping" que se mantiene independiente del propio Lloyd's si bien los miembros del comité de la asociación pertenecen al comité del Register.

En 1871, durante el reinado de la reina Victoria, el Parlamento dicta una ley concediendo al Lloyd's la categoría de corporación y delimitando los campos en que puede actuar, que en una primera fase se circunscriben al seguro marítimo y a la información sobre la navegación; limitación que se deroga con el paso del tiempo actuando la asociación en la actualidad en todo tipo de seguros.

Vemos pues que el Lloyd's no es una compañía aseguradora en su concepto tradicional, sino un mercado libre de seguros en el que los miembros asumen individualmente los riesgos poniendo su patrimonio como garantía. Estos miembros están agrupados en sindicatos que son representados frente a los clientes por underwriters.

Como muestra de la importancia de esta asociación en la actualidad transcribimos algunos de los datos publicados por el Lloyd's en 1988 con motivo de su tercer centenario.

- \* La facturación de primas anual supera los 6 billones de libras procediendo tres cuartas partes del negocio del extranjero.
- \* El número de personas trabajando directa o indirectamente para la asociación es de 83.000.
- \* Existen 275 firmas autorizadas para actuar como brokers del Lloyd's.
- \* El número de miembros suscriptores ascendía a finales de 1988 a 33.532, agrupados en 376 sindicatos. Estos miembros proceden de todas partes del mundo, como podemos observar en la siguiente distribución por países correspondiente a enero del mismo año.

Gran Bretaña	27.417	Noruega	84
--------------	--------	---------	----

Irlanda	372	Suecia	52
Alemania	91	Suiza	28
Francia	85	Austria	6
Bélgica	72	Malta	4
Holanda	61	Finlandia	4
Grecia	66	Portugal	4
Italia	48	Yugoslavia	1
Dinamarca	26	Andorra	1
España	12	Rumanía	1
Islas del Canal	8	Liechtenstein	1
EEUU	2.815	Líbano	20
Canadá	513	Israel	20
Bahamas	6	Irán	15
Bermudas	6	Jordania	11
Trinidad y Tobago	7	Arabia Saudita	8
Belice	3	Irak	7
Brasil	3	Emiratos Arabes	5
Méjico	2	Kuwait	3
Venezuela	4	Siria	3
Argentina	1	Turquía	3
Chile	3	Bahrain	1
Costa Rica	1	Libia	1
Perú	1	Chipre	1
Islas Vírgenes	1		
Est. Indias Occ.	1		

### EL TRANSPORTE TERRESTRE

El crecimiento de las colonias americanas trae como consecuencia el auge, durante el siglo XVIII, del transporte marítimo y, consecuentemente de su seguro, que amplía los tipos de cobertura adaptándose a las necesidades de sus clientes los armadores. Nace así el seguro de casco y más adelante se le unen los de flete y de beneficio probable.

Pero, aunque se amplían las garantías, éstas no se ajustan plenamente a los intereses de los mercaderes; la razón es simple, las coberturas solamente son de aplicación cuando la mercancía se encuentra a bordo del barco. Entonces ¿Qué pasa cuando ésta se encuentra en un almacén esperando su embarque o después de la llegada del barco, y mientras es transportada por tierra hasta o desde el mar? Simplemente no hay cobertura, salvo que se contrate un tipo de seguro distinto no siempre fácil de conseguir.

Los inicios del seguro de transporte terrestre a finales del siglo XIX no son sino una tímida ampliación del marítimo. En un principio ésta consiste en incluir en la cobertura las estancias en los almacenes situados cerca de los muelles. Más adelante, ya en el siglo XX y en países de tradición

aseguradora, se acepta garantizar los cargamentos durante su transporte por tierra; concretamente en 1913 se asegura un cargamento de lingotes por tierra desde Londres hasta Harwich y posteriormente por mar hasta Gottemburgo.

Este es un inicio de la cláusula almacén-almacén que pronto es adoptada de forma regular por el Lloyd's. Pero incluso esta cobertura, que se puede considerar revolucionaria en el seguro de transporte marítimo, no satisface las exigencias de los transportistas y ello por una razón simple, muchos de los envíos comienzan y terminan dentro de una extensión de tierra sin sucesión de continuidad por lo que, al no haber mar por medio, no pueden asegurarse puesto que el seguro está pensado para naves.

Los orígenes del seguro de transporte terrestre radican en Estados Unidos en lógica derivación de las circunstancias del país. Tras la guerra de independencia de Gran Bretaña, que se extiende desde 1775 hasta 1783, los colonos americanos inician su peregrinación para la conquista de los territorios del Oeste. A las rudimentarias carretas les sigue de cerca el ferrocarril el cual, a pesar de iniciar su desarrollo dos siglos más tarde que en Europa -el trazado de sus recorridos, inicialmente de ámbito comarcal, data de 1827- la supera rápidamente impulsado por la necesidad de conquista y sin el freno que, dentro de una gran extensión de territorio, suponen las fronteras.

En sus comienzos, los comerciantes americanos que confían sus mercancías a los ferrocarriles no están necesitados de pólizas de seguros. La bonanza de las compañías ferroviarias les permiten indemnizar sin discusión cualquier reclamación por la pérdida de las mismas. Pero esta situación no tarda en cambiar; la primera guerra mundial daría al traste con esta práctica. El Estado toma el control de los ferrocarriles para garantizar el pronto envío de los materiales de guerra al frente y, consecuentemente, el comercio no bélico queda relegado a un segundo lugar y, con él, estas indemnizaciones gratuitas.

A esta falta de garantía de los ferrocarriles se une la falta de recursos de los propietarios de vehículos de transporte por carretera, que les impide garantizar las pérdidas en la mercancía de sus clientes, lo que generaliza la petición de nuevas coberturas de seguro que lleva a que se reconozca oficialmente en 1920 al seguro terrestre como un ramo independiente.

### EL SEGURO DE AVIACION

El año 1903 marcaría un importante hito en la historia del transporte. El 17 de diciembre en la ciudad de Kitty Hawk

(Carolina del Norte), dos hermanos, Wilbur y Orville Wright, se disponen a realizar unas pruebas que serían la culminación de las investigaciones que habían venido realizando desde 1896. Se trataba de hacer volar por primera vez un aparato a motor más pesado que el aire.

Los hermanos realizan cuatro vuelos con su biplano. En el primero Orville mantiene el aparato en el aire durante 12 segundos. En el cuarto, Wilbur consigue recorrer una distancia de 800 metros a una altura de 260 en un vuelo que dura 52 segundos.

A partir de este momento más que de una evolución de este medio de transporte debemos de hablar de un desarrollo explosivo del mismo, al que no es ajena la Primera Guerra Mundial con su demanda de artefactos aeronáuticos. Ya en 1914 se realiza uno de los primeros vuelos comerciales que transporta ocho pasajeros desde Chartres recorriendo 1550 Km.

Cuatro años más tarde, el 15 de mayo de 1918, el Departamento de Guerra norteamericano inaugura un servicio de correo aéreo entre las ciudades de Nueva York y Washington. El mismo año se inaugura la primera línea regular internacional entre Hansa y Brandemburgo y el siguiente la primera línea regular doméstica entre Berlín y Weimar.

Comienza la implantación de las grandes compañías aéreas. En 1919 se inaugura la KLM, en 1920, QUANTAS, en 1927, PANAM e IBERIA y en 1935 la BRITISH AIRWAYS.

Al riesgo de pérdida del aparato se añade el más importante de la responsabilidad respecto a las personas transportadas, lo que anima a los gobiernos a establecer una reglamentación conjunta. En 1925, el político francés Raymond Poincaré consigue la convocatoria de la "Conferencia Internacional de París" que reúne a 43 Estados y en la que se acuerda la elaboración de un proyecto sobre la responsabilidad del transportista. Este proyecto, que se aprueba en la "Conferencia de Madrid" en mayo de 1928, se presenta a la validación de los distintos gobiernos en la siguiente conferencia, que se celebraría en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

El Convenio de Varsovia representa la primera normativa sobre las responsabilidades en el tráfico aéreo. Un siguiente paso lo significa el Convenio de Roma en 1933, en el que se establece la Responsabilidad Civil objetiva y la obligación de suscribir un seguro, cuya normativa se complementa con lo dictaminado en el Protocolo Adicional de Bruselas de 1938 que precisa las condiciones en que se han de redactar los contratos de seguros de tráfico aéreo.

En la misma línea de la Responsabilidad Civil objetiva se firma, también en la ciudad de Roma, otro convenio en el año

1952 que regula, asimismo, las indemnizaciones por los daños causados por los aparatos en tierra.

El seguro no tarda en dar respuesta a las peticiones de cobertura, incluso años antes de que se comience el tráfico aéreo de líneas regulares. En 1911 el Lloyd's crea la primera póliza estándar del seguro de aviación, la "White Wings", que tras amparar inicialmente el casco de la aeronave extiende su cobertura a la responsabilidad que pudiera incumbir a sus propietarios. Pocos años más tarde, en 1919, algunos sindicatos del Lloyd's junto a la "Union of Canton" constituyen el primer núcleo de aseguradores especializados en aeronaves.

Pronto se pone en evidencia la imposibilidad de cobertura de estos riesgos por una sola compañía, dada la cuantía que pueden alcanzar las reclamaciones. En 1919, a instancias de Suecia, se crea la "Northen Pool of Aviation Insurance" que sería el germen de la Asociación Internacional de Aseguradores de Aviación. La idea cruza el océano y en 1928 se constituye en Estados Unidos la USAIG. En nuestro país tarda algunos años la implantación del sistema de reparto de estos riesgos, ya que no es hasta 1950 que se constituye la "Agrupación de Aseguradores de Riesgos de Aviación" (AGARA).

### REASEGURO

Como en muchos aspectos del seguro, corresponde al ramo de Transportes la iniciativa de la creación del reaseguro, a pesar de que su práctica desde sus orígenes se basa en el reparto del riesgo en régimen de coaseguro. Golding, en su libro "Historia del Reaseguro", fija el primer contrato de reaseguro del que tiene noticia en el efectuado por un asegurador italiano en 1370 sobre un contrato que garantizaba el transporte de mercancías desde Génova a Sluys ( Países Bajos). No se trata de un reaseguro tal y como se practica en nuestros tiempos, ya que el asegurador no cedía el exceso de garantía que no podía soportar, sino la cobertura de una parte del trayecto (Cádiz - Sluys) que consideraba demasiado arriesgada para sus intereses.

La práctica del reaseguro se extiende en unas bases de acuerdos facultativos, caso a caso, que obtienen legitimación en 1681 por la Ordenanza de Luis XIV de Francia que declara legal que un asegurador reasegure con otra persona aquellos bienes que hubiera asegurado previamente. Esta legislación sería secundada en el mismo sentido por las Ordenanzas de Hamburgo y Bilbao.

En el Reino Unido, por el contrario, siguiendo la política proteccionista que inspira la "Bubble Act" de 1720, se dicta una Ley reguladora del seguro en 1746 que prohíbe

taxativamente la práctica del reaseguro, por lo que éste no puede ser practicado hasta su derogación en 1864.

En cualquier caso, el reaseguro del ramo de transportes se practicaría de forma facultativa hasta mediado el siglo XIX en que, influenciado por la práctica ejercida en los seguros patrimoniales, comenzaría a tomar forma de contratos obligatorios entre compañías.

### LEGISLACION

Al ser el seguro de transporte marítimo el precursor de este tipo de transacciones mercantiles, es lógico que las normas tendentes a regular el cumplimiento de sus acuerdos fueran también las primeras. Pero el hecho de su prioridad no es la única causa de que rápidamente aparecieran disposiciones reguladoras.

El cumplimiento de los contratos de seguro marítimo no se distinguió por la ética, especialmente por parte de los armadores, que buscaban cualquier excusa para eludir sus obligaciones contractuales. De hecho, la disposición más antigua sobre la materia conocida en nuestros días se dicta el 22 de octubre de 1309 por el entonces Dux de Génova Gabriel Adorno, en la cual, además de mencionarse por primera vez la palabra "Assecuramentun" en su sentido moderno, se disponen sanciones contra los que, en un turbio intento de representar los dictámenes de Gregorio IX, incumplen las estipulaciones de los contratos amparándose en que son usurarios.

Pero la picaresca de los armadores para procurarse beneficios a costa de los aseguradores no se paraba en la concepción más o menos usuraria del contrato. No era infrecuente la práctica de asegurar las mercancías después de conocerse el siniestro, o pretender ser indemnizados por la desaparición de envíos que nunca se habían efectuado, por no citar la de asegurar la misma mercancía con distintos aseguradores para posteriormente provocar su pérdida.

Los mercaderes, en un intento de defender sus derechos comunes, se unen en cofradías. Son las llamadas "Universidades", dirigidas por un prior y un consejo de cónsules. La primera de que se tiene noticia es la de la ciudad de Mesina, aprobada por el rey de Sicilia en el año 1128. Un siglo más tarde, en 1250, se crea la de Génova y en poco tiempo el "Consejo de los XX" de Venecia.

Refiriéndonos a nuestro país, el comienzo de estas instituciones se presenta en 1284 cuando el rey Pedro III crea la Universidad de Valencia, a la que le siguen la de Mallorca, con la autorización del rey Pedro IV en 1343, y la de Barcelona en 1347.

Es ésta precisamente la que recopilaría toda la tradición del comercio marítimo de la época, promulgando las primeras ordenanzas reguladoras del seguro. La primera de las cinco ordenanzas de los "consellers" de Barcelona ve la luz el 21 de noviembre de 1435 y en ella, y en las que se publicaron posteriormente hasta 1484, se recogen algunos de los preceptos que ya eran habituales en los contratos de seguros. Se establece que la cobertura solo podrá aplicarse a aquellos barcos pertenecientes al reino y se fija una franquicia, ya que dispone que la suma asegurada no podrá ser superior a las tres cuartas partes del valor de mercancía transportada.

La ordenanza regula igualmente la formalización de la póliza, estableciendo que ésta deberá efectuarse por escrito y haciendo mención expresa de la fecha de la entrada en vigor y de la cuantía de la prima. Por último, indica cual será el periodo de tiempo pasado el cual se considerará perdido el barco en caso de no haberse tenido noticias suyas.

Las siguientes ordenanzas, por orden cronológico y coincidiendo en el tiempo con las de Flandes, son las de la Universidad de Burgos. Los comerciantes que formaban esta agrupación habían solicitado en repetidas ocasiones a los Reyes Católicos que se les otorgaran atribuciones para dirimir en causas mercantiles, lo cual les es concedido por una pragmática de los monarcas de 1494 que no sería reiterada hasta 1520.

La recopilación de las Ordenanzas de Burgos, que constaría de treinta y ocho capítulos, no aparece, sin embargo, hasta el 29 de septiembre de 1537. Claramente influidas por las de Barcelona, estas ordenanzas recogen muchos de los preceptos de aquéllas, tales como la obligatoriedad de que el contrato se efectúe de forma escrita, y no solo eso, ya que debe ajustarse al modelo de póliza de la Universidad, quedando una copia del contrato en los registros de la misma.

Al igual que las anteriores, las de Burgos establecen el porcentaje máximo que la suma asegurada debe representar sobre el valor de la mercancía y el periodo de tiempo a partir del cual se debe suponer perdida la misma. Como novedad se puede apuntar la enumeración de riesgos no asegurables.

El descubrimiento de América y la posterior conquista del continente hacen desplazar el centro de comercio marítimo español desde Barcelona a Sevilla. Los mercaderes de la Universidad de Sevilla, siguiendo los pasos de sus colegas burgaleses, solicitan de la monarquía permiso para poder legislar sobre cuestiones relativas al tráfico marítimo y presentan en 1543, para su aprobación, las "Ordenanzas para los Seguros Marítimos con respecto a la Navegación de las Indias Occidentales" que constan de nueve libros en los que, de sus

sesenta y seis capítulos, treinta y tres tratan sobre seguros.

Estas ordenanzas que, tras su aprobación real en 1544, se publican al año siguiente, recogen lo establecido en las anteriores y añaden el presentar varios modelos de póliza de uso obligatorio para los contratos relacionados con viajes de ida o vuelta a las Indias.

Fuera ya de nuestras fronteras, encontramos en Francia el "Guidon de la mer", recopilación sobre temas de transporte marítimo que se efectúa entre 1556 y 1584 y que se refiere extensamente al seguro, recogiendo la obligatoriedad de la forma escrita de la póliza e indicando que debe aparecer en la misma el nombre del asegurado aunque se contrate el seguro por cuenta ajena. Curiosamente no admite el seguro sobre el flete mientras que un siglo antes, y con la aprobación de los "consellers" catalanes, se otorgaba esta cobertura.

De la misma época datan las Ordenanzas de Amberes dictadas por Felipe II en 1563 que, además de recoger preceptos de las anteriores como el de la obligación de efectuar el contrato en un modelo uniforme de póliza -no en vano al contrato de seguros se le califica como de adhesión- y establecer normas para la valoración de las mercancías, fija plazos para el pago de la indemnización y prohíbe la modificación de la ruta que consta en la póliza.

Estas no serían las únicas ordenanzas decretadas por el monarca. Las normas que continuamente se habían dictado para proteger al asegurador contra los fraudes de sus clientes eran frecuentemente incumplidas por éstos, que las consideraban contrarias al principio de la libertad de contratación. La impotencia en muchos casos de los aseguradores contra estos abusos, mueve al Estado a intervenir en el tema, lo que culmina con el edicto de Felipe II en 1568, publicado en Flandes por el Duque de Alba, que decreta la inspección de los contratos por un comisario real e implanta el registro de seguros, además de reglamentar la actuación de los corredores.

Poco más de un siglo después, en 1681, aparece en Francia la "Ordenanza de Marina", que regula el seguro marítimo inspirada en el libro "Les us et coutumes de la mer", y base en parte del Código de Napoleón de 1807, a la que le sigue con el paso del tiempo la primera Ley de seguros promulgada en Alemania; la "Ordenanza de seguros y averías de Hamburgo" de 1731.

Las "Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de Bilbao" de 1737, que obtienen la aprobación del rey Felipe V, tienen su origen en las redactadas por la

asociación en 1520, constando de nueve capítulos que se amplían a setenta y tres en 1560. Estas normas tendrían plena vigencia hasta la aparición del Código de Comercio Español del año 1829.

Curiosamente, a pesar de ser Inglaterra la que durante los tiempos ha desarrollado más ampliamente el seguro marítimo, su legislación es de las más tardías. Si bien existen normas aisladas en las que se hace referencia al seguro desde 1601, no existe una reglamentación clara hasta que en 1756 Lord Mansfield redacta la Ley de Seguro Marítimo de Inglaterra, que sería recopilada en un libro, treinta años más tarde, bajo su supervisión.

## LOS SEGUROS PATRIMONIALES

El hecho de que el seguro de transporte marítimo haya sido el primero en desarrollarse, no es sino la lógica consecuencia de la prioridad en el tiempo del comercio marítimo frente a un tardío sentido mercantil en el interior del continente, frenado durante siglos por las circunstancias socio-políticas de la época, lo que lleva al auge de fórmulas de ayuda mutua para hacer frente a los riesgos.

### EL FEUDALISMO

Tras la caída del Imperio Romano, los "Beneficios" romanos, concesión de tierras a los patricios que se habían distinguido en sus servicios al emperador, se hace práctica habitual. La monarquía, especialmente en los reinos francos, acostumbra a compensar de esta manera a los vasallos fieles, que se ven así convertidos en señores de un feudo.

Estas concesiones, que inicialmente revertían en el reino a la muerte del beneficiario, se multiplican durante el reinado de la dinastía Carolingia, necesitada de toda la ayuda posible de sus vasallos para luchar contra las invasiones árabes de las costas mediterráneas.

Las incursiones árabes tienen efectos todavía más profundos. Muchas de las rutas comerciales quedan cortadas y las ciudades destruidas; los grandes gastos de las guerras y la disminución del comercio no hace factible el mantenimiento del "Patrón Oro" lo que imposibilita una economía monetaria que es sustituida por la de trueque local o, en el mejor de los casos, por una monetaria de ámbito reducido.

En estas circunstancias se hace prácticamente imposible conseguir una recaudación tributaria que permita llenar las arcas del reino y dotarle de poder suficiente para ejercer un gobierno centralizado. Ante la falta de control, las concesiones se hacen hereditarias y el vasallo se encuentra señor y dueño absoluto de sus tierras y de las personas que las pueblan. Bajo esta situación de dominio, y siguiendo la costumbre, el señor recompensa los favores recibidos otorgando parte de su feudo a sus vasallos, los cuales hacen lo propio con los suyos.

Se produce así una total fragmentación del poder que en absoluto beneficia al comercio. El señor feudal está más atento a evitar las incursiones guerreras de sus vecinos que a potenciar una actividad mercantil que no considera necesaria, puesto que le basta con lo que obtiene de sus siervos.

Y es el siervo, el último eslabón de la cadena, el que más duramente sufre las consecuencias de este orden social. Sin más protección que la arbitraria de su señor, debe cuidar las tierras que le han sido cedidas a cambio de tributos en especie que se centran en los productos de su trabajo - animales de su rebaño, vegetales de su huerta- y dedicación de tiempo al servicio del señor (mandados).

### LAS GUILDAS

En este marco de indefensión surgen las Guildas; éstas son cofradías cuyo objetivo es la colaboración mutua para la protección de sus afiliados. En sus orígenes, allá por el siglo VI, tienen un preeminente carácter religioso y social. Cada Guilda, que tenía un Santo Patrón y capilla para la celebración de ceremonias religiosas, constaba de un maestro y varios oficiales que se juramentaban para la ayuda mutua y contribuían a los fondos de la asociación mediante una cuota de entrada y aportaciones anuales.

La actividad de las Guildas no se limita a un simple acuerdo de ayuda, y el posible poder que representan no satisface a las clases gobernantes que, al igual que sucediera con las anteriores asociaciones romanas, las somete a un implacable acoso que culmina con la disposición de Las Capitulares de Carlomagno en el año 779 prohibiendo la juramentación de sus miembros.

No obstante, esta normativa no conseguiría acabar con estas asociaciones, que se mantendrían en vigor durante siglos, unidos sus miembros por lazos religiosos.

En relación con las normas que las regían se encuentran como posibles estatutos más antiguos los "Judicia Civitatis Londoniae" recopilados a mediados del siglo X y, posteriormente, en el siglo XI, los de Cambridge, Abbotsbury y Exeter.

El ámbito de su actuación abarcaba el socorro contra cualquier mal que afectara a sus miembros, desde las pérdidas materiales por incendio (regla sueca del "Brandstup"), robo o destrucción de cosechas, hasta la mutua defensa contra ataques enemigos, que no podía ser garantizada por el fragmentado poder, como lo demuestra la Guilda constituida durante el reinado de Canuto IV en la ciudad danesa de Roskilde en el siglo XI para defender la población de las incursiones vikingas.

Siglos más tarde de la prohibición de Carlomagno las cofradías seguirían siendo un embrión de las actividades políticas dentro de la comunidad. En Francia los lugares de reunión de muchas de ellas se convirtieron en la Casa Consistorial y en Alemania se formaron verdaderas ligas agrarias de asistencia mutua ( las "Gauerben"). Estas actividades llegaron a convertir a las Guildas en importantes centros de poder oculto y oposición a los regímenes

gobernantes, y tanto Luis IX en Francia como Ricardo II en Inglaterra intentaron infructuosamente su eliminación al considerarlas contrarias a los intereses del Estado.

El comienzo del milenio traería consigo un nuevo tipo de Guildas desprovistas ya de la esencia mística de las anteriores, que sería sustituida por otra más prosaicamente unida al comercio. Pero no puede decirse que estas nuevas asociaciones desplazaran a las religiosas, pues siguieron desarrollando sus actividades como lo demuestra el que en la recaudación efectuada entre 1469 y 1472 para la restauración de la iglesia de Bodmin (Cornualles), en el registro de donaciones ofrecidas por Guildas y en el que aparecen alrededor de 40, sólo cinco proceden de asociaciones profesionales.

### REINICIO DEL COMERCIO

Es obligado volver a hacer mención de las Cruzadas por la importancia que tienen en la evolución económica y social de los sucesivos siglos. Su influencia en la decadencia del feudalismo se centra básicamente en dos vertientes. En primer lugar, la necesidad de capital para sostener las tropas enviadas a la conquista de los Santos Lugares hace que los señores vendan parte de sus tierras (tal como antes se ha comentado de Godofredo de Bouillon), que pasan a manos de los antiguos siervos o de habitantes de las incipientes ciudades.

En segundo lugar, el ya comentado impacto sobre el florecimiento del comercio. La aparición de nuevos productos hasta entonces desconocidos despierta su apetencia por parte de los señores feudales que, incapaces de obtenerlos en su medio de economía natural, no miran con malos ojos al comercio que se los puede proporcionar. Este apoyo feudal tendría también intereses económicos; la estratégica situación de los castillos por cuyos predios suelen pasar las rutas comerciales hace que los señores encuentren en el "portazgo" una nueva fuente de ingresos, yendo los cánones pagados por los mercaderes en concepto de peaje, a engrosar sus arcas.

Con el beneplácito de los señores, los mercaderes recorren los caminos para presentar sus productos en las ferias, de las que serían ejemplo las que tenían lugar en la región de la Champagne. Lagny, Bar-sur-Aube, Provins y Troyes se convertían alternativamente a lo largo del año en animados mercados a los que llegaban comerciantes de todos los puntos de Europa central.

El comercio favorece el crecimiento de las ciudades, cuya población se va nutriendo de los siervos huidos de los pequeños feudos, a los que se protege de la posible persecución de sus señores, dándoles la bienvenida a la comunidad necesitada de mano de obra y brazos armados para su protección.

Se produce así un cambio paulatino en el orden económico que lleva a la decadencia del feudalismo. M. Dobb (Studies in the Development of Capitalism) constata precisamente como uno de los factores principales de esta decadencia el paso de la economía natural a la de intercambio; ésto es, la transición de una producción para el uso a una producción para el mercado. El comercio hace revivir la circulación del dinero, lo que permite a la monarquía reanudar su política fiscal y conseguir ingresos suficientes para ejercer su poder de una manera centralizada, lo que hace ya innecesaria la anterior función de los pequeños feudos.

Nos encontramos pues ante un auge de las ciudades durante los siglos XI y XII y un declive de la clase feudal que, en muchos casos, no duda en aliarse con el comercio, principalmente en el área de Italia y Europa Central.

### GUILDAS MERCANTILES

Es en este nuevo marco en el que encontramos las nuevas Guildas. Esencialmente son asociaciones de artesanos y comerciantes que, geográficamente, revisten dos formas distintas, desarrollándose ambas a partir del siglo XII.

La primera se encuentra prácticamente solo en Inglaterra y consiste en una asociación de los comerciantes de una ciudad que recibe por decreto real (Guilda Mercatoria) el privilegio del monopolio en el comercio de la misma, comprando previamente todas las mercancías que llegaran a la población.

En el resto de Europa el sistema es más complejo, ya que las asociaciones están formadas por personas dedicadas a la misma actividad, ya fuera esta artesanal o comercial. Se forman así, a partir de las Guildas inglesas y centroeuropeas, los "Gremios" en España, los "Arti" en Italia, los "Zunfte" alemanes y los "Métiers" de Francia, siendo en este país en el que se sitúa una de las primeras de estas asociaciones de que se tiene noticia, la de Cambray, en 1076. Esta práctica también se extiende a Inglaterra, en la que se encuentran asociaciones de tejedores en Londres y Oxford durante el reinado de Enrique I.

Sea cual fuere el sistema de asociación a las Guildas, el hecho es que su objetivo principal era la protección de sus miembros, de modo mutualista, contra cualquier desgracia. En la recopilación "Judicia Civitatis Londoniae" antes mencionada se recoge la obligación de contribuir para indemnizar por sus pérdidas a cualquiera de sus miembros que hubiera sido robado, y en el reglamento de la población de Arie de Artois (1188) se recoge igual reglamentación para caso de incendio.

Con el tiempo, se rompe el carácter de exclusividad de estas asociaciones dando entrada a otros miembros ajenos a la comunidad mediante el pago de una cuota que permitiría aumentar los fondos con que indemnizar las pérdidas sufridas, lo que lleva, siguiendo uno de los principios fundamentales del seguro como es la dispersión de riesgos, a la creación de asociaciones mutuas cuyos componentes no mantienen ninguna relación en común.

#### INTERVENCION INSTITUCIONAL

La agrupación para soportar de forma común las consecuencias de los riesgos no se limita a las asociaciones profesionales ni es siempre voluntaria. Como veremos a lo largo de esta exposición, es frecuente la intervención del Estado asumiendo por sí mismo los pagos de indemnizaciones, u obligando a los ciudadanos a contribuir de manera solidaria a la reparación de las pérdidas sufridas por alguno de ellos, como es el caso de la ley promulgada en Islandia en 1118 sobre los daños por incendio, o el de la legislación irlandesa de 1271 con normativa sobre la constitución de cooperativas para el apoyo mutuo de carácter obligatorio.

La Iglesia también desarrolla una importante labor en la ayuda de los feligreses que han sufrido desgracias, organizando procedimientos de socorro entre las gentes de las distintas parroquias.

Julio Gratton (Estructura para una Historia del Seguro) da detalles sobre una asociación mutual creada por iniciativa del obispo de Rodez (Francia) en 1161. En una carta del Papa Alejandro III al prelado, aprobando su proyecto, se encuentran los pormenores del mismo:

La asociación, de afiliación voluntaria, tenía por objeto proteger a sus miembros contra las consecuencias de un robo, pero solo en el caso de que el perjudicado pudiera atestiguar que persona lo había cometido.

Los objetos robados se indemnizaban hasta el total de su valor pero los daños a los inmuebles solamente hasta la cantidad recuperada del ladrón.

Como en el resto de las hermandades, los fondos para realizar las indemnizaciones provenían de las aportaciones de los miembros que, en este caso, se dividían en tres categorías con distintos niveles de aportación:

- Abades, arcedianos, arciprestes, monjes, nobles, mercaderes, burgueses y, en general, quien poseyera al menos dos vacas u otros animales de tiro, o un asno, pagarían 12 denarios.
- Agricultores semilibres y artesanos, de 6 a 12 denarios.

- Personas que solo tuvieran un buey u otro animal de tiro, 6 denarios.

Dada esta clasificación de miembros agrupados de mayor a menor dentro de una escala de importancia en el orden social, nos encontramos ante un sistema de primas establecido en función del supuesto valor de los bienes sujetos a riesgo.

Con el paso del tiempo, la Iglesia pasa, de una actividad pasiva de mera aceptación de las propuestas de sus representantes, a dictar normas desde la Santa Sede para la protección de los fieles bajo la forma de "breves". Estos documentos pontificios, de menos solemnidad que las "bulas", promovieron durante siglos un sistema de caridad organizada para socorrer a los afectados por desgracias, especialmente en el caso de incendios, hallándose datos de su promulgación hasta principios del siglo XIX.

### AUGE COMERCIAL

El siglo XIII señala el triunfo del comercio sobre los postulados de la sociedad feudal. Se fortalece el sistema monetario y las principales ciudades mercantiles comienzan a emitir sus monedas con validez internacional; Génova acuña sus denarios a partir de 1252 y Florencia sus florines desde 1266. En los casos en que la nobleza intenta entrometerse y gobernar en las ciudades, como sucede fundamentalmente en Italia, ésta es apartada e incluso penalizada, tal y como vemos en las Ordenanzas de Justicia italianas de 1293 que suponen una victoria para las "Arti".

Mientras este florecimiento del comercio propicia el comienzo del seguro marítimo no sucede así con los riesgos patrimoniales. ¿La razón? En primer lugar no hay demanda; el artesano no siente la acuciante necesidad de protección que tiene el navegante, y si la siente, se considera suficientemente protegido por su hermandad. Sin esta solicitud de seguro, el comerciante asegurador no ve razones para ofertar este tipo de coberturas de mayor extensión en el tiempo y cuyos capitales a cubrir son también mayores a los de las mercancías transportadas en los barcos.

### EL SEGURO DE INCENDIOS

Como centro de los riesgos patrimoniales, el de incendios se ve inmerso en esta dinámica. Su protección se basa en la asociación, como ocurre con el caso de los "Contratos de Incendio" alemanes, cuyo origen se remonta al efectuado por cerveceros alemanes en 1591, en el que alrededor de cien propietarios de cervecerías se comprometieron a un auxilio mutuo en caso de daños por incendio en sus locales.

Se dan casos de intervención estatal, como el proyecto del conde alemán Antonio de Oldembourg en 1609 de constituir una sociedad de carácter obligatorio de seguros contra

incendios para proteger las viviendas de sus colonos, mediante una prima fija del 1%, y que no prospera, tal y como sucede con las propuestas en 1635 y 1638 durante el reinado del rey Carlos I de Inglaterra.

Para que se inicie el seguro de incendios tal y como hoy lo conocemos habría de suceder un hecho aciago. El día 2 de septiembre de 1666 se produce un incendio en Londres; el fuego, avivado por un fuerte viento de levante, hace presa en las casas, construidas en su mayoría con madera, debiendo sus moradores refugiarse en las embarcaciones del Támesis o huir hacia Moorfields. Samuel Pepys, por entonces secretario del Almirantazgo, recoge en su diario como el rey Carlos II le ordena que notifique a su Lord Mayor la necesidad de derribar o volar con pólvora las casas circundantes a la zona afectada para evitar la propagación del fuego; no obstante, el fuego se extiende por la ciudad sembrando la destrucción durante cinco días.

Nunca fueron aclaradas suficientemente las causas del incendio, achacándose éstas en su momento a la intervención de agentes de Francia o Alemania, países con los que por entonces se hallaba en guerra el imperio. La teoría más compartida en la actualidad es que el fuego se inició en un horno de panadería situado en la calle "Pudding Lane". El hecho es que durante el incendio se destruyeron alrededor de trece mil doscientas casas -más de la mitad de las existentes- a lo largo de 400 calles, dejando sin vivienda a más de veinte mil personas. La cuantía de los daños fue estimada en 10.700.000 Libras.

La coordinación de la reconstrucción de la ciudad se encomienda a Sir Cristobal Wren, que la efectúa bajo un planteamiento de seguridad, eliminando en lo posible la madera, que es reemplazada por ladrillos y piedra. La labor de reconstrucción se lleva a cabo mediante concesiones a empresarios para realizar las obras, y uno de los que la obtienen es Nicholas Barbon, un doctor en medicina introducido en el negocio de la construcción.

Ahora sí se produce una demanda de protección, y Barbon encuentra una forma de comercio que complementa su negocio de construcción; en 1667 abre una oficina para la venta de seguros contra incendio, prometiendo no una indemnización pecuniaria sino el compromiso de reconstruir la propiedad dañada por el fuego. La idea de Barbon tiene éxito y no pasa mucho tiempo antes de que otras personas realicen la misma actividad; pero pronto se pone de manifiesto que esta iniciativa individual no cuenta con el capital necesario para cumplir sus promesas, lo que lleva a la idea de efectuar asociaciones como hacían sus colegas del seguro marítimo.

Siguiendo esta corriente, Barbon se asocia con otros aseguradores formando, en 1680, la "Fire Office" que comienza

**A T A B L E,**  
SHEWING  
The Rates of Insuring Houses from One Year to Seven:  
AT THE  
**FIRE-OFFICE,**  
Kept against the *Royal-Exchange* in *Cornhill*: And at  
the *Rainbow-Coffee-House* by the *Inner-Temple-Gate* in  
*Fleetstreet*.

ONE Hundred Pounds on a Brick-House, is *Six Shillings* for a Year; *Twelve Shillings* for Two Years, *Eighteen Shillings* for Three Years, (and Double for Timber;) and so in proportion for a greater, or Lesser Summ: But if any Insure for four Years, the Discount for Paying down the Money, is three Years and a Quarter; and Five, for Seven Years Insurance. The Money Insured on the House, is to be paid as often as the House is Burnt or Demolished by reason of Fire within the Term Insured. But if Damaged, then to be Repaired at the Charge of the Office.

Sum.	Insured for 1 Year.	Insured for 2 Years.	Insured for 3 Years.	Insured for 4 Years.	Insured for 5 Years.
l. s. d.	l. s. d.	l. s. d.	l. s. d.	l. s. d.	l. s. d.
10	1 7	1 11	2 9	3 11	4 11
20	1 11	2 3	3 7	4 7	5 7
30	1 15	2 7	3 11	4 11	5 11
40	1 19	2 11	3 15	4 15	5 15
50	2 3	2 15	3 19	4 19	5 19
60	2 7	3 0	3 23	4 23	5 23
70	2 11	3 4	3 27	4 27	5 27
80	2 15	3 8	3 31	4 31	5 31
90	2 19	3 12	3 35	4 35	5 35
100	2 23	3 16	3 39	4 39	5 39
200	4 11	6 7	8 7	10 7	12 7
300	6 7	9 13	12 13	15 13	18 13
400	8 13	12 19	15 19	18 19	21 19
500	10 19	15 25	18 25	21 25	24 25
600	12 25	18 31	21 31	24 31	27 31
700	14 31	21 37	24 37	27 37	30 37
800	16 37	24 43	27 43	30 43	33 43
900	18 43	27 49	30 49	33 49	36 49
1000	20 49	30 55	33 55	36 55	39 55

*This Office having a Fund to the Value of Sixty Thousand Pounds in Ground Rent; of Liberties; to answer Losses and Damages; and Settled on Several Gentlemen Trustees, by many of the Eminentest Council at Law.*

The Names of the Insurers are:  
*SIR James Butler, Knight, Sir John Perhams, Bart, Sir William Stapleton, Knt, Richard Alie, Esq; John Pery, Esq; Edward Neell, Esq; Sebastian Lyford, Esq; William Coopers, Esq; Edward Northey, Esq; Mr. Edward Buckley, Mr. George White, Mr. Felix Feast; Mr. Thomas Turnor, Mr. Thomas Dickinson, Mr. George Hadison, and Mr. Samuel Tookie.*

*Some of the said Gentlemen are to be spoken with daily at the Exchange-Office, from Eleven till One; and at the Temple-Office from Four to Six in the afternoon.*

LONDON, Printed by Tho. Sturton in Jewry-Street; 1700.

Cuadro de primas de la Fire Office



Placas de Incendio





sus negocios en Threadneedle Street, a espaldas de la Casa de Cambios, tal como se explica en un anuncio publicado en el "Mercurius Civicus" el día 12 de mayo y que recoge F. H. Haines ( Chapters of Insurance History):

Esto es para dar noticia de que las personas que se proponen asegurar casas contra incendio atienden ahora en su oficina de Threadneedle Street, detrás de la Casa de Cambios, cada día de 9 a 12 por las mañanas y de 3 a 6 por las tardes, para tomar las suscripciones de aquellas personas que deseen asegurarse, y tendrán la ventaja de la prima de un año de su suscripción si lo hacen antes del 1 del próximo mes de junio. Aquellas personas que no han visto la proposición de seguro pueden recogerla gratis en la oficina, en la librería de Mr. Starkey, cerca de Temple Bar y en la librería de Mr. Hinchman en Westminster Hall.

La compañía, de acuerdo con la anterior operativa de su fundador, garantiza la reconstrucción de los edificios siniestrados. Establece, para la fijación de primas, una clasificación simple de los riesgos de acuerdo con su peligrosidad, e instaura por primera vez el uso de la placa que se situaba en la fachada de los edificios dando testimonio de que estaban asegurados contra incendios, que tuvo amplia difusión y que aún hoy día podemos ver en algunos edificios antiguos.

Pero, ¿Cuál fue el motivo para el uso de estas placas?. Existen dos teorías al respecto; la primera estaría basada en la desconfianza sentida por los aseguradores debido a la negativa experiencia de las prácticas poco honestas que habían sufrido sus colegas de marítimo. Según esta teoría, la placa servía para evitar que algún desaprensivo asegurara un inmueble posteriormente al siniestro; el representante de la compañía una vez comprobado el buen estado del edificio que sería objeto del seguro, fijaba para su control la placa en la fachada del mismo. De hecho no se otorgaba cobertura en firme sin este requisito.

La segunda teoría está relacionada con la prevención. Como veremos más adelante, muchas compañías, para proteger sus intereses, crearon sus propias brigadas de bomberos. Bajo esta premisa las placas servirían como distintivo para que un determinado equipo pudiera, en caso de descubrir un incendio, conocer si el inmueble era asegurado de sus patronos y dedicarle sus esfuerzos de extinción o, en caso contrario, continuar sus rondas por la ciudad.

Dado que la constitución de estas brigadas se presenta posteriormente a los comienzos de este ramo del seguro, es muy posible que ambas teorías sean ciertas; la primera referida a la época de los aseguradores individuales y los grupos formados por los mismos y la segunda a la, cercana en el tiempo, de los inicios de las compañías.

Inicialmente, la base para el cálculo de la prima utilizado por la "Fire Office" no sería el valor del inmueble sino su renta, y se establecería un periodo mínimo de seguro de siete años, para cambiar posteriormente adoptando la fórmula de valor a asegurar determinado por el asegurado y eliminando los plazos mínimos para la aceptación del seguro. En 1705 cambiaría su denominación social pasando a llamarse "Phoenix", cesando sus actividades en 1720.

En los años siguientes se fundan en Londres diversas compañías de carácter mutuo para la práctica de este seguro. La primera de ellas "The City of London's Mutual Fire Insurance Scheme" se constituye en 1681 y dos años más tarde "The Friendly Society for Securing Houses from any Considerable Loss by Fire, by way of Subscription and Mutual Contribution" que mantuvo una brigada contra incendios hasta 1866, en que los servicios de extinción pasaron a ser de carácter público. Estas dos compañías cambian el sistema implantado por Barbon y su oferta de protección consiste en una indemnización pecuniaria, aunque mantienen la limitación de que la cobertura se otorga solamente a los edificios.

La ampliación de los riesgos a garantizar la introduciría en 1696 la más famosa de todas ellas, "Contributors for Insuring Houses, Chambers or Rooms from Loss by Fire by Amicable Contribution Within the Cities of London and Westminster and the Liberties thereof, and the Places thereunto adjoining" que, debido al proverbial pragmatismo inglés, fue más conocida con el simple nombre de "Hand in Hand" por la forma del distintivo de su placa. Esta compañía introduciría en 1704 la cobertura de seguros sobre mobiliarios. Pasado el tiempo se integraría en el grupo "Commercial Union" en 1905.

Hasta el momento el seguro se efectúa a través de aseguradores individuales que se asocian para la cobertura de riesgos en régimen de coaseguro tal como lo hacen sus colegas del café Lloyd's con los seguros marítimos. No se crea un capital social ni se constituyen reservas sino que simplemente se reparten entre los asociados las consecuencias pecuniarias de un siniestro. Hay que esperar hasta los comienzos del siglo XVII para que aparezca una compañía de seguros en forma de sociedad por acciones.

En 1706 se fragua la idea de la fundación de una de estas compañías de coaseguradores, la "Exchange House Fire Office" que recibe su nombre por su domicilio social en Hatton Garden cerca de la Casa de Cambios. La sociedad está compuesta por veinticuatro miembros comandados por Charles Povey, que, según la costumbre, se reparten por partes iguales las primas recibidas y comparten el pago de las indemnizaciones por siniestros.

Como anécdota, diremos que esta compañía es reputada como la primera que inició en 1708 la práctica de grabar el

número de la póliza en la placa que distinguía el edificio asegurado.

Pero el propósito de Povey es la transformación de la agrupación en una sociedad por acciones, lo que tendría lugar en 1710. Cada una de las 24 participaciones se divide en 100 acciones que se reparten entre los miembros. La nueva compañía recibe el nombre de "The Sun Fire Office" y en sus comienzos sufre los problemas derivados de la quiebra de la "South Sea Company", antes comentada, que mueve al Estado a decretar la autorización gubernamental para la creación de nuevas empresas, retrotrayendo el efecto de la Ley a 1708. Superados los escollos, la compañía se consolida en 1728 con un capital de 48.000 libras, dividido en 2.400 acciones con un nominal de 20 libras cada una.

La cobertura que inicialmente ofrecía la sociedad se limitaba a un primer riesgo de 500 libras por siniestro, para pasar, no transcurrido mucho tiempo, a asegurar el valor total de los bienes asegurados. Siguiendo la práctica utilizada por la compañía de Barbon, el cálculo de las primas se basaba en una clasificación de riesgos que la "Sun" establece en tres categorías según la peligrosidad de los bienes a asegurar; éstas eran: riesgos normales (common insurance), riesgos peligrosos (hazardous insurance) y riesgos doblemente peligrosos (double hazardous insurance).

La "Sun" sería una de las primeras en instaurar las brigadas contra incendios que, rudimentarias en sus principios, van siendo dotadas de más eficaces sistemas de extinción durante el siglo XVIII con la invención y sucesivos perfeccionamientos de las bombas impulsoras de agua.

Esta actuación individual de las compañías en la lucha contra incendios es con el tiempo reemplazada con agrupaciones de las mismas. En 1825 la "Sun", la "Union" y la "Royal Exchange" aunarían sus esfuerzos en la lucha contra el fuego en una agrupación a la que muy pronto se unirían la "Atlas" y la "Phoenix". Un mayor logro se consigue en 1833, cuando a instancias de uno de los directores de la "Sun", Mr C. B. Forde, se crea una agrupación anti-incendios con un considerable número de miembros. La intervención de los aseguradores en este terreno terminaría en 1865 con la promulgación de una ley que constituía la "Metropolitan Fire Brigade", que trasladaba las tareas de extinción a las Instituciones Públicas a cambio de un arbitrio que sería pagado por las aseguradoras.

"The Sun Fire Office" es la decana del actual grupo "Sun Alliance", formado por la fusión de esta compañía con la "London Assurance" que data de 1720 y la "Alliance" de posterior creación (1824). Recientemente, en 1984, se ha integrado en el grupo la "Phoenix Assurance" fundada en Londres en 1782.

En contra de la tendencia de la época de asegurar solamente los edificios, encontramos el caso de una compañía dedicada exclusivamente a asegurar los contenidos; se trata de la "Union Fire Insurance", fundada en 1714, y que desde 1907 forma parte del grupo "Commercial Union" con el nuevo nombre de "Union Assurance Society", fusión que se produciría a consecuencia de la precaria situación económica de ésta última debida a las cuantiosas indemnizaciones a que tuvo que hacer frente por daños producidos en el terremoto de San Francisco.

"Commercial Union" data ya del siglo pasado, situándose en 1861 su fundación por comerciantes londinenses, en un intento de combatir los importantes incrementos sufridos por las primas del seguro de incendio a consecuencia del siniestro ocurrido en junio de aquel año en la ciudad.

El desarrollo del seguro de incendios en Alemania sigue un curso distinto, claramente marcado por la intervención institucional. La necesidad de ampliar los recursos económicos de las asociaciones gremiales lleva a la fusión de las mismas en cajas municipales, de la que es decana la "Hamburger General Feuercasse" creada en 1676 mediante la unión de las asociaciones de la ciudad.

La sensibilización de las autoridades alemanas hacia el riesgo de incendio, basada en la experiencia del desastre de la ciudad de Londres, hace que su iniciativa no se limite a la creación de cajas, sino que llegan a ordenar la obligatoriedad de asegurar en ellas los edificios. Se crean institutos estatales para la cobertura de los riesgos, como la "Sozietät de Berlin" en 1718, que prácticamente acapararían la actividad aseguradora hasta que la obligación de asegurarse en los mismos fuera derogada a comienzos del siglo XIX. Esta liberalización del mercado no supondría en modo alguno la desaparición de estas entidades, que continuarían desarrollando sus negocios hasta nuestros días, como es el caso de la "Landschaftliche Brandkasse Hannover" creada en 1750 y que actualmente forma parte del mercado asegurador alemán.

El práctico monopolio del sector que representa la actividad de las cajas e institutos supone un importante freno para la iniciativa privada, que no comienza a implantarse hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Gratton señala como primera compañía por acciones a la "Assecuranz Compagnie für See-Risiko und Feuersgefahr", fundada en 1765 con un capital social del 500.000 Taleros.

A ésta le seguirían, ya en el pasado siglo, la "Bayerische Landesbrandversicherungsanstalt" (1811), la "Gothaer Versicherungsbank" (1820) y la "Magdeburger Feuerversicherungs" (1844) que siguen operando en la actualidad.

El sistema de cobertura de riesgos contra incendios mediante cajas se comienza también a practicar en Francia a comienzos del siglo XVIII, creándose en París el "Bureau des Incendies" en 1717, que recurre a la caridad para ayudar a los damnificados por el fuego. La Iglesia también tendría una importante intervención en la formación de cajas rurales como las constituidas en Amiens y Nancy.

Pero no es hasta mediados de siglo que se encuentran verdaderas compañías de seguros dedicadas al ramo de incendios. Por iniciativa de Claude Hilarié de Maisonneuve se constituye el 20 de septiembre de 1753 la "Compagnie d'Assurances Générales", que sería la primera en contratar este tipo de seguros en Francia junto con el ramo de transportes marítimos.

La compañía, que cuenta en sus inicios con un capital social de nueve millones de libras dividido en tres mil acciones, centra su cobertura en los edificios, tal y como sucede en Inglaterra y, al igual que en ese país, establece clasificaciones de riesgos según su grado de peligrosidad para la fijación de primas, presentando además un concepto amplio del negocio al proponerse la contratación de pólizas a lo largo de toda la geografía francesa siempre que se trate de núcleos urbanos.

Este carácter innovador se presenta ya desde sus inicios. Una amplia información sobre la vida de esta compañía y de su posterior homónima se encuentra en el libro editado en 1920 por AGF con motivo de la celebración del centenario de su fundación (Cien años de seguro y de prudencia financiera). El libro recoge uno de los principios por los que se proponía regir la empresa y que se plasma en el acta notarial de constitución:

Una compañía opulenta que contrate seguros dispersos obtendrá tantas más ventajas por la certeza del beneficio en la multiplicidad e igualdad de los riesgos, cuanto mayor sea el número de los que garantice.

El propósito de una diversificación de riesgos mediante la contratación de distintos ramos del seguro de esta compañía, es claro precursor de la habitual práctica actual y que no tendría sus desarrollo hasta el siglo XIX.

Años más tarde los hermanos Périer, propietarios de la Compañía de Aguas de París que tiene a su cargo los servicios de extinción de incendios, consiguen autorización real para la constitución de su propia compañía de seguros el 20 de agosto de 1786 y que tendría una corta existencia. El mismo año, a instancias del industrial Sr. Labarthe se crea otra compañía por decreto real de fecha 6 de noviembre: La "Compagnie Royale d'Assurances Générales", con un capital social de 8 millones de libras repartido en 16.000 acciones. Esta compañía ya aseguraba los mobiliarios y, muy probablemente, se fusionó con la del señor Maisonneuve.

Pero la actividad aseguradora va a sufrir una paréntesis dentro de la Historia de Francia. El antiguo absolutismo de la monarquía, entre otros motivos, hace que el pueblo francés se pronuncie en contra del régimen establecido, lo que lleva a que el 4 de mayo de 1789 se instauren los Estados Generales que, tras la resistencia de la nobleza y el clero ante el voto universal, conduce a la constitución del Tercer Estado el 17 de junio del mismo año. La tensión política culmina con el asalto de los revolucionarios el 14 de julio a la fortaleza de la Bastilla, constituida por entonces en prisión para crímenes políticos. Esta fecha se considera punto fundamental de la Revolución Francesa, que supone un freno para los seguros del país. Los dirigentes revolucionarios no se muestran muy proclives al negocio asegurador y el 24 de agosto de 1793, mismo año en que fuera guillotinado Luis XVI, la Convención promulga un decreto por el que se prohíben las operaciones de seguros, manteniendo solamente las de carácter tontino.

Hay que esperar el paso del periodo que políticamente encuentra su protagonismo desde el "Gobierno del terror" hasta la época imperial de Bonaparte para que, con la restauración de la monarquía con Luis XVIII, se reinicien las operaciones de seguros. Los comienzos del siglo XIX traen consigo la constitución de nuevas empresas; las primeras son de carácter mutuo como la "Société d'Assurances Mutuelles de la ville de Paris" fundada en 1816 o la creada el siguiente año en Rouen, la "Mutuelle de la Seine Inférieure et de l'Eure".

Es en 1819 cuando se consigue la autorización para que nuevamente se constituyan sociedades anónimas de seguros, para el ramos de Incendios. Propugnada por Claude Etienne Martin D'Andre la nueva "Compagnie d'Assurances Générales contre l'Incendie" consigue autorización real el 14 de febrero de ese año. La sociedad se constituye con un capital social de 10 millones de francos divididos en 300 acciones nominativas de 25.000 francos cada una y 1.000 acciones al portador de 2.500 francos por acción.

El citado libro editado por AGF con motivo de su centenario recoge el texto de esta autorización por el rey Luis XVIII y que reproducimos:

ORDEN DEL REY concediendo autorización bajo el nombre de Société d'Assurances contre l'Incendie, a la Sociedad Anónima provisionalmente constituida en París por las Actas de 10 de agosto y 28 de diciembre de 1818 y anexos.

En el castillo de las Tullerías a 14 de  
febrero de 1819

Luis, por la gracia de Dios, rey de Francia y de Navarra, a todos los que la presente vieren, salud.

En virtud del informe de nuestro Ministro Secretario de Estado del Departamento de Interior.

Vistas dos actas otorgadas en 10 de agosto de 1818 por Foucher y su colega, notarios de París, conteniendo, una los estatutos y otra los reglamentos de una Sociedad Anónima formada en París bajo el nombre de "Société d'Assurances contre l'Incendie"; una tercera acta otorgada ante el mismo notario y su colega, el 28 de diciembre de 1818, conteniendo modificaciones a los estatutos y reglamentos;

Vistos los artículos 29 a 37, 40 y 45 del Código de Comercio;

Oído nuestro Consejo de Estado.

Nos, hemos ordenado y ordenamos lo que sigue:

ARTICULO 1º. La Sociedad Anónima provisionalmente constituida en París, por las actas de 10 de agosto y 28 de diciembre de 1818, bajo el nombre de "Société contre l'Incendie", es y permanece autorizada conforme a los estatutos y reglamentos contenidos en dichas actas, las cuales quedaran unidas a la presente ordenanza.

ARTICULO 2º. La sociedad deberá remitir cada seis meses copia, en forma, de su estado de situación al Prefecto de Departamento del Sena, al Archivo del Tribunal de Comercio y a la Cámara de Comercio de París.

ARTICULO 3º. La presente autorización, estando acordada a dicha sociedad con la condición, para ella, de conformarse a las leyes y estatutos particulares que deberán servirle de regla, Nos, nos reservamos el revocarla en el caso en que esas condiciones no fuesen cumplidas, salvo las acciones a ejercer por los particulares ante los Tribunales por razón de las infracciones cometidas en su perjuicio.

ARTICULO 4º. Nuestro Ministro, Secretario de Estado del Interior, es el encargado de la ejecución de la presente ordenanza, que será inserta en el "Boletín de Leyes"; idéntica publicación tendrá lugar en el "Monitor" y en el "Diario" de anuncios judiciales del Departamento del Sena, conjuntamente con la inserción de los estatutos y reglamentos anexos, sin perjuicio de los anuncios prescritos por el Artículo 45 del Código de Comercio.

Dado en nuestro castillo de las Tullerías, el 14 de febrero del año en gracia de 1819 y vigesimocuarto de nuestro reinado.

firmado Luis

Por el Rey:

El Ministro Secretario de Estado  
del Departamento de Interior

Está claro que la sociedad cumplió escrupulosamente sus compromisos y no tuvo que ser objeto de la prevista revocación, continuando sus negocios hasta nuestros días.

Un año más tarde se crean la nueva "Royale Incendie" y la "L'Alsacienne" que combina este ramo con el de seguro marítimo. En 1828 nace la "Union Incendie", actualmente "L'Union des Assurances de Paris" y en 1829 la "Soleil Incendie" que son seguidas, dentro de las que todavía operan en la actualidad por sí mismas o formando parte de un grupo asegurador, por la "Urbaine Incendie" (1838) y la "Paternelle Incendie" (1843).

Hay que destacar que desde 1834 se regula en Francia el coste del seguro, estableciéndose primas comunes especialmente para los riesgos más peligrosos, aunque no se consigue una unificación de las condiciones generales de las pólizas hasta 1912.

El seguro de incendios en Italia se iniciaría también a mediados del siglo XVIII. Siguiendo la tradición aseguradora italiana en marítimo, la primera que desarrolla el seguro de incendios es una que comenzaría con aquel ramo, la "Banco di Assicurazioni e Cambi Marittimi" en 1766.

La situación socio-política francesa no solo influiría en la actividad aseguradora de su país sino en la de los limítrofes. Al igual que sucediera en España, el seguro italiano se ve afectado por la política imperial napoleónica, que con sus guerras dificulta la expansión del comercio, por lo que debemos esperar hasta principios del siglo XIX para encontrar nuevas compañías de seguros. Superadas las dificultades, encontramos una sociedad creada en Nápoles en 1825: la "Compagnia di Assicurazione contro gli Incendi e sulla vita del l'uomo e per la rendite vitalizie" que practicaría los seguros de incendios junto con los de vida.

Trieste es una de las ciudades italianas de mayor tradición aseguradora desde los comienzos de esta actividad en el país, y en 1831, en plena dominación austriaca, se fundaría en la ciudad una de las grandes europeas: la compañía "Assicurazioni Generali". Constituida con un enorme capital social para la época - 2.000.000 de florines - demuestra desde sus orígenes su política de expansión internacional estableciendo delegaciones en los territorios italianos y austriacos para, en un corto espacio de tiempo hacerlo en España (1834) y Alemania (1837). A finales del siglo pasado había extendido sus operaciones a lugares tan distantes como Bombay, Singapur, Zanzíbar o Buenos Aires.

En su vecino país, Suiza, el seguro de incendios tras la aportación de los gremios tiene su origen en las cajas

municipales, tal como sucediera en Alemania y Francia, aunque de posterior aparición en el tiempo, encontrando un ejemplo de éstas en la fundada en Zurich en 1782.

Hay que señalar como Suiza, que en la actualidad mantiene un gran peso específico en el sector, tomó tarde el tren de los seguros. Inmerso el país en la guerra civil, tras la invasión napoleónica, no se consigue la unidad política hasta 1848, lo que constituye la principal razón para que el seguro quede relegado al ámbito cantonal y no se creen compañías importantes hasta la segunda mitad del siglo XIX, cuando ya era frecuente la contratación de pólizas en los distintos ramos, por lo que no podemos hablar de compañías dedicadas exclusivamente al ramo de incendios. Entre las grandes que aún perduran en la actualidad, mencionaremos la creación de la "Helvetia Schweizerische Feuerversicherungs" en 1861 y de la "Zürich Versicherungs" en 1872, mientras la mayor parte de las actualmente vigentes tienen su origen en nuestro siglo.

Pasemos, para terminar este apartado, a analizar la evolución del seguro de incendios en el nuevo continente. Los orígenes de este seguro se remontan a las asociaciones creadas por los colonos para la lucha común contra los incendios en un marco de economía rural que dispersaba las viviendas, construidas por demás con materiales que eran presa fácil de las llamas. La primera de estas asociaciones, la "Union Fire Company", se constituye en 1730 y uno de los miembros fundadores fue el propietario de una imprenta de Filadelfia, que supo compaginar este trabajo con el de escritor, físico y estadista, interviniendo en la redacción de la declaración de independencia americana: Benjamin Franklin.

La frecuencia con que se producen los incendios pone de manifiesto la necesidad de contar con algún sistema para indemnizar las pérdidas causadas por el fuego, pero los habitantes de las colonias no pueden recurrir a los servicios de las compañías inglesas, impedidas por la legislación vigente en esos momentos de actuar en sus territorios. A comienzos del siglo XVIII se producen intentos de constitución de compañías locales de seguros contra incendios como el de la "New England Sun Fire Office" en la ciudad de Boston del año 1728 o el de la "Friendly Society for Mutual Insuring of Houses against Fire" creada en Charleston en 1735, ambas de tan corta duración que no pueden considerarse como verdaderos antecedentes de este ramo.

Hay que esperar hasta 1752 para que, nuevamente con la intervención del polifacético Franklin, se funde la primera compañía de seguros americana: "The Philadelphia Contributionship for the Insurance of Houses from Loss by Fire" que complementaba los servicios de extinción de incendios con una indemnización por siniestro que era asumida a partes iguales por los miembros de la sociedad.

A partir de 1790 se produce un crecimiento económico acompañado de una emigración hacia las ciudades, cuyos pobladores demandan cada vez más coberturas contra los riesgos de incendios. Una compañía de Filadelfia, la "Insurance Company of North America" (INA), que venía realizando seguros marítimos, recibe en 1794 autorización para trabajar en el ramo de incendios, en el que desde el principio ofrece importantes innovaciones, asegurando no solamente los edificios sino también los contenidos, y ampliando su oferta de cobertura en 1795 a aquellos inmuebles situados hasta 10 millas fuera de la población siempre que éstos no estuvieran contruidos con madera. Un año más tarde la compañía extendería sus actividades al resto de los estados. Esta compañía, que ha llegado hasta nuestros días, forma parte actualmente del grupo "CIGNA" tras su fusión el 31 de marzo de 1982 con la "Connecticut General Corp."

Los comienzos del siglo XIX traen consigo la creación de nuevas compañías, como la "Hartford Insurance" de 1810, pero la política proteccionista de algunos estados supone un freno para la expansión de éstas a lo largo del país. El estado de Massachusetts implanta en 1827, con objeto de proteger a sus aseguradores, un impuesto especial del 10% para aquellas compañías procedentes de otros estados que deseen realizar allí sus negocios. El ejemplo, que no tarda en ser seguido en el resto del país y que ataca al principio de la libre competencia, reduce durante algún tiempo el ámbito de actividad de las compañías a sus demarcaciones federales.

El incendio de Nueva York en 1835 pone de manifiesto lo equivocado de esta política al demostrar que el reducido tamaño de las compañías locales no es suficiente para hacer frente a siniestros de gran envergadura, y el obligado cambio de la legislación fomenta el desarrollo supraestatal de las empresas de seguros.

Es precisamente en este año cuando nace una empresa de seguros creada con unos planteamientos distintos a los de las otras compañías. En 1822 Zachariah Allen había construido una factoría textil en los alrededores de Providence a la que, guiado por una enorme sensibilidad hacia la protección contra el fuego, dota de los más modernos sistemas de extinción existentes en la época. Instala bombas y mangueras contra incendios e incluso levanta muros cortafuegos para aislar del resto las zonas más peligrosas.

No obstante estas medidas, no consigue una reducción sustancial en las primas que ha de pagar a sus aseguradores, lo que supone una de las razones que le llevan a crear su propia compañía. Así en 1835, asociándose con otros empresarios textiles de Rhode Island funda la "Manufacturers Mutual Fire Insurance Company" que sería la cuna del "Factory Mutual System".

La segunda razón sería mucho más importante: la consideración del seguro como parte de la seguridad integral de la empresa, complementando las labores de prevención. Nos encontramos así con el primer antecedente de una filosofía que no daría sus frutos hasta el siguiente siglo, la "Gerencia de Riesgos".

Formar parte de la mutua no era tarea fácil y los candidatos habían de pasar una revisión de su industria por los técnicos de aquélla, que dictaminaban qué mejoras habían de realizarse para que la empresa fuera admitida. La idea tiene éxito y otros fabricantes promueven la creación de compañías que pasarían a formar parte del grupo: en 1860 se funda la "Arkwright Boston", y en 1887 la "Protection" para llegar a principios del siglo XX a más de 20 compañías que forman parte del sistema.

El afán de análisis en los métodos de protección del grupo lleva a la implantación de uno de los métodos más eficaces de la lucha contra el fuego. En 1874, Henry H. Parmalee concibe la idea de un instrumento que automáticamente extinga -o al menos controle- el fuego, con lo que nace el sprinkler, que, tras ser sometido diez años más tarde a concienzudas pruebas de funcionamiento por el ingeniero de la asociación C.J.H. Woodbury, pasaría a ser el estandarte de la compañía.

Las alrededor de 20 mutuas sufrieron diversas fusiones para llegar al grupo actual formado por cuatro compañías: "Allendale Insurance", "Arkwright-Boston", "Philadelphia Manufacturers Insurance" y "Protection Mutual Insurance". Las empresas, que actúan separadamente y en competencia a la hora de captar seguros, se reparten después los riesgos en régimen de coaseguro, creando la asociación en 1963 la compañía "Factory Mutual Insurance" (más conocida como Factory Mutual Internacional) para administrar sus intereses en el extranjero.

En 1873 se produce en Massachusetts un intento de establecer un condicionado general de pólizas común para todas las compañías, pero no sería hasta 1887 cuando este tipo de condicionado implantado en el estado de Nueva York fuera aceptado por los aseguradores.

El compás de espera que supusieron en Europa las guerras napoleónicas sucede en Estados Unidos con la guerra civil. Después del conflicto, que se extiende desde 1862 hasta 1865, la nación emprende un periodo de recuperación al que seguiría otro de auge económico a partir de 1896, culminando en 1915, creándose a partir de principios de siglo gran número de nuevas compañías. Es también a comienzos de este siglo cuando, tras el informe de la comisión Merritt, se da cabida a la participación de las compañías en la

elaboración de tarifas, lo que permite una mayor flexibilidad del mercado.

Canadá, por su parte, ve también el comienzo del seguro de incendios a principios del siglo XIX con la constitución, en 1809 de la "Halifax Insurance Company". La actividad, que comienza bajo la forma de mutuas como la "Wellington Fire" y la "Gore Mutual", se traslada a la de sociedades anónimas como la "Royal Insurance of Canada" de 1833 o la "Western Assurance Company" fundada en 1851, si bien, al igual que pasara en Estados Unidos, es en el siglo XX cuando encontramos el verdadero auge del seguro.

#### EL SEGURO DE PERDIDA DE BENEFICIOS POR INCENDIO

La cobertura de pérdida de beneficios a consecuencia de un incendio comenzaría como una garantía complementaria a las pólizas que cubrían este riesgo, encontrándose los primeros antecedentes en la ofertada por la compañía derivada de los contratos hamburgueses: la "Hamburguer General Feuerkasse" dedicada al seguro de edificios, que ya en 1817 ampliaba la indemnización en un 10% sobre las pérdidas por daños materiales para compensar las pérdidas de alquileres que sufrieran los propietarios de los inmuebles siniestrados.

Pero lo ofrecido por la compañía alemana no resulta práctica habitual en el mercado, frente a la demanda de cobertura que puede llegar a los tribunales. Un colega, Fernando Luis Blanco Giraldo, Gerente de Riesgos de Tabacalera Española y actualmente miembro de la Junta Directiva de la ASOCIACION ESPAÑOLA DE GERENCIA DE RIESGOS Y SEGUROS (AGERS), ha realizado un interesante trabajo sobre este ramo del seguro en el que recoge algunas de estas pretensiones:

En 1834, en Gran Bretaña, en el caso Re Wright contra Pole, el primero pretendió, bajo la base de la póliza de incendios de su Ship Inn, que se le indemnizase con una cantidad adicional al valor de los daños materiales acaecidos, para sufragar así su pérdida de negocio. Igualmente en el caso Menzies contra la "North British and Mercantile Insurance Co. Ltd.", en 1847, interpuesto ante los tribunales escoceses, Menzies reclamó no solo los daños materiales cubiertos por su póliza de incendios, sino además los salarios pagados durante el periodo de interrupción.

También se puede citar el caso Niblo contra "North American Fire Insurance Co." en 1848, y la sentencia de 21 de abril de 1833, en Francia, citada por Masse y De Villeneuve en el "Dictionnaire de Droit Commercial" (Bruselas, 1844).

En los casos expuestos, las pretensiones fueron desestimadas.

Habría que esperar algunos años para que la solicitada cobertura fuera plenamente eficaz. Honour y Hickmott (The Principles and Practices of Interruption Insurance) señalan a la "Beacon Insurance Company" como la iniciadora del

ramo, al ofrecer, en 1821, esta garantía como complemento de la de incendios y estableciendo la base de indemnización en el beneficio anual dividido por 365 días, que luego se multiplicaría por los de inactividad; sin embargo, Francia es reputada como el país en el que realmente se inicia este tipo de seguro, y ciertamente es donde presenta su desarrollo bajo una fórmula que algunas compañías de la provincia de la Alsacia ofrecían como complemento del seguro de incendios. La oferta consistía en abonar, en caso de siniestro, los salarios del personal que se encontraba temporalmente inactivo a consecuencia del mismo, a cambio de un incremento porcentual de la prima de incendios. Esta cobertura adicional recibió el nombre de "Assurance Chomage" (seguro de desempleo) situándose su aparición a comienzos de la segunda mitad del pasado siglo y teniendo su continuación en la ofrecida posteriormente por el Lloyd's británico.

Aunque en la actualidad el seguro de Pérdida de Beneficios se ha perfeccionado, adquiriendo por méritos propios la categoría de ramo independiente, todavía existen restos de esta antigua cobertura. De hecho, en la actual tarifa de incendios de UNESPA queda recogida con el nombre de "Paralización de Trabajo", para el que se fija un límite de garantía a primer riesgo. La indemnización se basa en las pérdidas realmente sufridas por este concepto pero en ningún caso podrá superar un cierto porcentaje sobre los daños materiales, a establecer entre las partes y cuyo límite se fija en el 25% de la suma asegurada.

El seguro de Pérdida de Beneficios pasa por una serie de mejoras que comienzan con la iniciativa inglesa de indemnizar por el número de días de paralización de la actividad, que inicialmente basa la indemnización en una cantidad fija por día de trabajo perdido para llegar más tarde a indemnizar un cierto porcentaje del beneficio esperado de la empresa por cada día de paralización (la llamada "Time Loss Policy").

La creciente industrialización y la pérdida de negocio que suponen los siniestros de incendio ponen de manifiesto lo insuficiente de este sistema de cobertura, hasta llegar a la fórmula creada en 1899 por Ludovic McLellan, consistente en establecer la indemnización comparando el porcentaje que la suma del beneficio neto más los gatos fijos suponía sobre el volumen de ventas para luego, una vez vista la disminución de éste sobre el del año anterior al siniestro, determinar cuál había sido la pérdida de beneficio bruto de la empresa. Otra innovación de este método sería la de tener en cuenta la influencia de las variaciones estacionales de negocio a lo largo del año.

La fórmula, inicialmente llamada "Loss of Profit", pasaría más tarde a denominarse "Business Interruption", que haría mayor honor a las coberturas que otorgaba el seguro, que no se limitaban a una simple pérdida del beneficio esperado

sino que se extendían a amparar los gastos fijos de la empresa durante el periodo de inactividad o aquéllos de carácter extraordinario en que se incurriera para evitar la paralización.

#### LOS RAMOS TECNICOS

Tanto P. Mantoux como T. S. Ashton encuadran la revolución industrial inglesa en el periodo que abarca desde 1760 a 1830, y en el que los sucesivos inventos no estarían faltos de relación con la demanda producida por las guerras mantenidas primero para evitar la emancipación de las colonias y después para dirimir sus disputas con Francia. Nos encontramos, pues, con una industria inglesa bien desarrollada a mediados del siglo XIX en la que tendría especial protagonismo la caldera de vapor.

El perfeccionamiento que efectuara Watt sobre el aparato de John Anderson hace que la máquina de vapor tenga aplicaciones prácticas, utilizándose ya en 1790 en la industria textil y extendiéndose en la primera mitad del siguiente siglo a otros tipos de actividades fabriles. Pero el ingenio no dejaba de tener sus defectos y eran frecuentes las explosiones de las calderas, especialmente en la industria del tejido que inicialmente había adoptado su uso.

La necesidad de revisiones periódicas que evitaran estos accidentes lleva a la creación en 1854 de la "Manchester Steam Users Association", que pronto complementaría los servicios de inspección con los de cobertura de seguros mediante una cuota adicional. Esta compañía se fusionaría en 1933 con la "British Engine Boiler and Electrical Insurance Company", que había sido fundada en 1878. Situada entre ambas en el tiempo y creada con el mismo propósito, se funda en 1858 la "Steam Boiler Insurance Company" que más tarde cambiaría su nombre por el "Vulcan Boiler and General Insurance Company".

Bajo el mismo principio del estudio de sistemas en la prevención de explosiones, un grupo de ingenieros de la ciudad de Hartford inicia una sociedad en 1860 para el mantenimiento de las calderas, que deviene, al igual que sucediera anteriormente en Inglaterra, en la constitución, en 1867, de la "Hartford Steam Boiler Inspection and Insurance Company".

Y, si las calderas podían tener su propio seguro, ¿Por qué las demás máquinas no podían gozar de semejante privilegio?. De hecho, también los volantes de los motores sufrían un gran numero de accidentes por la fuerza centrífuga. Y, así, en 1901 se suscribe el primer seguro de este tipo con la denominación de "Flywheel Insurance" que iniciaría este ramo asegurador que en el mismo año tiene sus primeras operaciones en Alemania.

El resto de los seguros de los denominados ramos técnicos tendrían su origen en el presente siglo. Alemania parece ser la pionera en este tipo de contratos, apareciendo en este país el de montaje en 1924 y el de equipos electrónicos en 1926. No obstante el de construcción tendría su origen en Inglaterra con la garantía otorgada para la obra del puente Lambeth sobre el río Támesis, aunque hay que señalar que solamente se cubrían riesgos nominados, no llegándose a la cobertura "todo riesgo" hasta los contratos firmados por la alemana "Allianz" para la construcción de puentes en las ciudades de Speyer y Dvisburg.

#### OTROS RAMOS

Siendo la economía medieval predominantemente agrícola, y siendo las Guildas un fenómeno de la época, es normal que una de las más frecuentes garantías ofrecidas a sus asociados fuera la de protección contra daños a cultivos y ganado. Pero, como sucediera con otros tipos de riesgos, el Poder establecería reglas para la protección de sus vasallos. E. Entrala Fernández (Precedentes históricos del contrato de seguros) nos muestra un ejemplo de la legislación española:

Dice la disposición (VI-13 -Felipe III- 1609) que "el indio pastor no pague el ganado perdido, si no se concertare así, y por ésto se le diere equivalente recompensa. El indio que guardare el ganado, no tenga obligación de pagar al ganadero las cabezas perdidas en su tiempo, si por este riesgo no se le diere precio equitativamente, señalado por el gobierno, con calidad de que se tase según el mérito y valor del peligro a que se exponen los pastores, y a las otras circunstancias de cada provincia.

Otro ejemplo de intervención institucional lo encontramos en la segunda mitad del siglo XVII, con la creación en Silesia por Federico II en 1765 de institutos de carácter público para la cobertura sobre la muerte del ganado, ejemplo que tendría amplia repercusión en el resto de Alemania.

Y es en este país donde se iniciaría la práctica aseguradora sobre este tipo de riesgos, con la creación en 1797 de una compañía en la ciudad de Brunswick que cubría los daños causados por el granizo. El resto de las empresas que se dedicarían a estas coberturas datan ya del siglo XIX con la creación en Francia de la "Ceres" en 1823 a la que seguirían "L'Abeille Grêle" en 1856 y la "Confiance" en 1879, también francesas, y la italiana "Il Soccorso Mutuo di Milano" en 1857, mientras que en Alemania se creaba el año anterior un consorcio de compañías dedicadas a la práctica de este seguro y que constituye un importante antecedente de los actuales seguros agrarios colectivos.

Dejando aparte las prácticas del seguro marítimo de cubrir la responsabilidad por abordaje cuando sucedía por acciones de sus tripulantes -a excepción del asegurado- o por causas de fuerza mayor, encontramos un antecedente del seguro de Responsabilidad Civil a comienzos del siglo XIX, como garantía complementaria de los seguros de Incendio, por la que se amparaban las reclamaciones del dueño del inmueble alquilado por daños causados por incendio que fuera imputado al inquilino o las formuladas por aquellos vecinos a cuyas propiedades se hubiera transmitido el fuego.

Curiosamente el seguro de Responsabilidad Civil no tiene sus orígenes en Inglaterra, país que había iniciado la industrialización del continente. Al parecer, inicialmente la demanda no proviene del sector industrial, que es el que más fácilmente podía causar daños a terceros pero que no se muestra demasiado sensible a este tipo de riesgos, sino que se decanta hacia los accidentes de circulación, que parecían preocupar más al público. En estas circunstancias se crea en Francia la "Automedon" en 1825, dedicada a la cobertura de carruajes, seguida en 1830 por la "Seine" que posteriormente cambiaría su nombre por "L'Urbaine et la Seine" y que actualmente forma parte del grupo U.A.P.

Las discusiones sobre lo ético de que alguien garantizara las indemnizaciones por los actos culposos de una persona hizo que la legislación de la época se mostrara contraria a esta práctica, lo que abriría un paréntesis en las actividades de los aseguradores franceses en este ramo. Aunque la legislación francesa no se muestra permisiva hasta 1865, desde 1861 la "Préservatrice Mutuellè" practicó este seguro como complemento al de accidentes de la industria.

El desarrollo del transporte generaría el de estas garantías que, como veremos más tarde, se ofrecían generalmente con las de accidentes; y, así, nacen en Inglaterra la "Guarantee Society" en 1840 y la "Railway Passengers Company" nueve años más tarde. Siguiendo en la línea de los riesgos derivados del transporte, la ley alemana sobre responsabilidades de las líneas ferroviarias de 1871 sería un factor decisivo para el desarrollo de este seguro en el país.

Otros muchos ramos, trabajados no de forma exclusiva sino formando parte de la multiplicidad de negocio de los aseguradores, tendrían su comienzo a finales del siglo XIX, fundamentalmente por la iniciativa de los miembros del Lloyd's londinense. De esta manera se inicia el seguro de robo en la década de los 60, que sería extendido en los Estados Unidos por "The Burglary and Theft Insurance" a partir de 1879; se desarrolla el seguro de Responsabilidad Civil, que ve aparecer la modalidad de "productos" en la década de los 80 y que aparentemente comenzó con los contratos suscritos por los propietarios de hornos de panadería para pasar a ofrecerse los de crédito y automóviles (probablemente éste último a finales de la misma década).

El presente siglo traería consigo la introducción de pólizas con cobertura de riesgos múltiples. A. Manes hace ya alusión a estos contratos en su "Teoría General del seguro", cuya edición española (traducción de la cuarta publicada en Alemania), data de 1930 :

Ya hay una serie de países -sobre todo aquéllos en que no impera un sistema de inspección tan riguroso como en Alemania, entre los que destacan Inglaterra y Holanda- en que se viene practicando desde hace mucho tiempo el llamado seguro "a todo riesgo". En una misma póliza, el propietario de los muebles y demás objetos que forman una vivienda se aseguran de incendios y de robo, de los daños producidos por las conducciones de agua, de inundaciones, roturas de vidrios, daños causados por las tormentas, daños experimentados por el equipaje o por las ropas que se dan a lavar fuera de casa etc.

Dada la época en que se escribió el libro es muy posible que esta garantía se considerara a "todo riesgo", pero en nuestros días más parece un reclamo para la venta del producto, porque por muchos que fueran los riesgos cubiertos, éstos eran nominados y no se trataba de una cobertura contra cualquier tipo de riesgo salvo aquellos expresamente excluidos.

#### EL REASEGURO

Ciñéndonos al de incendios, que es el ramo que iniciaría este tipo de operaciones dentro de los riesgos patrimoniales, hay que señalar que su práctica se atrasa más de un siglo desde que comienzan las actividades aseguradoras en estas coberturas. Durante el siglo XVIII, los aseguradores, que ya en sus inicios comprobaron que sus fortunas personales no eran suficientes para garantizar el pago de las indemnizaciones y formaron sociedades, ven, con el desarrollo de la industria y el consiguiente aumento de los valores en riesgo, como ya ni estas sociedades pueden soportar un siniestro de gran cuantía sin ir a la quiebra, con lo que tienen que recurrir al coaseguro en muchos casos para poder prestar servicio a sus clientes sin poner en peligro la estabilidad de la empresa.

Pero la práctica del coaseguro presenta inconvenientes desde el punto de vista de la competencia; la compañía rival que comparte un determinado riesgo con la aseguradora y que es conocida por el cliente pudiera muy bien ser en el futuro la que asegurara sus bienes. Cuánto no mejor sería un acuerdo por el que otra compañía compartiera las pérdidas -obviamente mediante una retribución económica- sin entrometerse en las cuestiones comerciales de la empresa. Y así surgen los contratos de reaseguro.

Golding (History of reinsurance) señala como el primero de éstos de que se tiene constancia fue el formalizado en 1813

entre la "Eagle Fire Insurance Company" de Nueva York y la "Union Insurance Company", por el que aquélla asumía los excesos de riesgo no aceptados por la segunda. La siguiente década traería consigo la formalización de otros acuerdos. En 1821 se firmaría el realizado entre la "Compagnie Royale de Paris" con la "Compagnie des Propriétaires réunis" radicada en Bruselas y en el que ya aparece el término "trop pleins" que con el tiempo daría lugar a la denominación "pleno de retención".

En 1824 "La Nationale" formaliza un tratado similar con la inglesa "The Imperial Fire" y en la misma década comienzan las operaciones en este sector de la "Sun Fire Office" con la aceptación de cesiones por parte de la "Newcastle Fire Office".

El final de la mitad del siglo traería consigo la constitución de compañías de reaseguro propiamente dichas, recayendo en Alemania el protagonismo de estos comienzos. En 1843 nace en Hamburgo la "Neue Fünfte" y en 1846 la "Kölnische Rückversicherungs Gesellschaft".

Y es en la segunda mitad cuando se consolida el sector y se extiende por toda Europa. En Alemania continúa la formación de nuevas compañías. En 1860 se constituye la "Transatlantische Rückversicherung", en 1872 la "Agrippina Rückversicherung" y en 1880 la "Münchener Rückversicherung Gesellschaft", mientras que se inician las operaciones de compañías reaseguradoras en otros países. Suiza ve la creación en 1863 de la "Compagnie Suisse de Réassurance" y en 1867 nace en Inglaterra la "Reinsurance Company Lt."

El reaseguro se realiza en sus inicios bajo la modalidad de "proporcional", consistiendo primeramente en la cesión pura de una parte proporcional del riesgo (con el abono de la misma proporción de la prima), para pasar posteriormente a la modalidad de "cuota parte" con la implantación de los plenos de retención. No sería hasta la década de los 80 que apareciera la figura del "Excess of Loss" por iniciativa de un miembro del Lloyd's londinense, Mr Cuthbert Heath.

La imposibilidad que en su momento supusiera para los aseguradores asumir la totalidad de los riesgos que se les proponían pasa pronto al negocio reasegurador que, bajo el principio de la dispersión de riesgos, comienza a ceder a otras compañías el excedente no deseado de sus previas aceptaciones, dando comienzo a la práctica de la "retrocesión". El inicio de este sistema se encuentra en el convenio suscrito en 1854 por el que la "Globe Compagnie d'Assurances contra l'Incendie" cedía sus excedentes a la "Riunione Adriatica".

## LOS SEGUROS SOBRE LAS PERSONAS

La preocupación por reparar los males no se habría de limitar a las pérdidas patrimoniales y dedicaba también su atención a las consecuencias que pudieran derivarse de los daños causados a las personas. Examinando los estatutos de algunas gildas podemos encontrar disposiciones como la establecida en una francesa:

Si un trabajador de nuestro gremio, cuyo comportamiento hacia quienes le dieran trabajo haya sido siempre bueno y leal, llegara a caer enfermo o se viera imposibilitado para ganarse el sustento, recibirá asistencia de las buenas gentes de dicho gremio hasta que se haya restablecido y pueda sustentarse por sí mismo.

Las compensaciones no tenían por qué ser destinadas a la ayuda material, como se desprende de lo dispuesto por otra gilda:

Cuando fallezca un hermano o hermana de la comunidad, los demás deberán dar medio penique cada uno para comprar pan con destino a los pobres, limosna que se ofrecerá en memoria del hermano muerto.

Aunque lo normal es que el esfuerzo común se centrara en socorrer en vida al cofrade necesitado o se utilizara para aliviar la situación de sus deudos en caso de muerte, como muestran las normas que recoge Gratton de una "arte" florentina en 1340:

Si un socio cayera en miseria, que se provea a sus necesidades, por el amor de Dios, con el dinero de esta "arte" y si luego falleciera que la asociación asuma, como es costumbre, los gastos funerarios.

Dejando las ayudas mutuales que ofrecían las cofradías, vayamos a los verdaderos contratos que tienen su objeto en la vida humana o en los daños corporales que pudieran sufrir las personas.

### EL SEGURO DE VIDA

En su búsqueda de los antecedentes del seguro de vida, Alexander Fingland Jack (An Introduction to the History of Life Assurance) encuentra una práctica realizada en la ciudad de Génova allá por el siglo XV:

De acuerdo con las leyes vigentes en Génova, aquél que fuera condenado por producir el embarazo de una esclava perteneciente a otra persona, debía satisfacer una importante multa, que era duplicada en caso de fallecimiento de aquélla.

Esto hizo que no fuera inusual que el causante llegara a un acuerdo con el propietario mediante el cual, contra el pago de una suficiente compensación económica, éste se consideraba resarcido de cualquier consecuencia futura que pudiera derivarse del hecho, incluyendo la muerte de la esclava.

Existen referencias de dos contratos de este género suscritos en Génova, uno en 1430 y otro en 1467, pero lo cierto es que aunque tengan relación con un ser humano no pueden considerarse iniciadores del seguro de vida. Lo que el asegurado pretendía era cubrirse de las consecuencias de sus actos e igualmente hubieran podido servir este ejemplo para señalar los comienzos del seguro de Responsabilidad Civil.

El seguro de vida, tal como hoy lo conocemos, tiene su base en tres factores, dos de los cuales tendrían una cierta coincidencia en el tiempo para suceder el tercer siglos más tarde.

#### LA INFLUENCIA DEL TRANSPORTE

Los peligros que entrañaban las expediciones marítimas serían el primer factor desencadenante de este seguro. El navegante que ya se había sensibilizado sobre los riesgos a que estaba sometida la mercancía transportada y había solicitado la cobertura de la misma, no tardaría en hacer otro tanto para proteger las vidas del capitán y la tripulación.

Pero no todo contrato relacionado con el transporte marítimo y cuyo objeto fuera una persona puede tomarse como antecedente del seguro de vida. J.J. Garrido y Comas (El Contrato de Seguro) nos muestra un curioso ejemplo en este sentido:

.. un documento redactado en Pisa el 9 de mayo de 1401 por un notario, que se conserva en el Archivo de aquella ciudad, por el que se contrataba un rudimentario seguro de vida sobre la cabeza de una esclava que debía ser transportada desde Puerto Pisano a Barcelona. Dicho contrato revestía la forma de un seguro marítimo, aunque, al aplicar las fórmulas usuales, y firmarse que la mercadería debía ser puesta y descargada en Barcelona, salva en tierra, se diferenciaba el carácter de la mercadería al añadir inmediatamente después de este término: "o sea, esclava"

Hay que señalar que la condición de ser humano de la esclava iba acompañada por la de formar parte del patrimonio de su dueño, por lo que el contrato sería un simple seguro de transportes aunque, eso sí, de una mercancía un tanto peculiar.

El preocupante aumento de la piratería y el riesgo de secuestro que ésta conllevaba, hace que en el siglo XIV se funde en Inglaterra una compañía, la "Casualty Assurance" cuyo objeto era la recaudación de fondos para rescatar a los cautivos. Pero este objetivo inicial no tardaría en deteriorarse, llegando a ofrecerse a los navegantes, a cambio de una prima, cierta suma si volvían con vida de su travesía y guardándose la compañía lo recaudado en caso contrario. Podemos decir que se trataba de un seguro de supervivencia pero sin ningún fundamento técnico, lo que le convertía en una simple apuesta.

Por la demanda de los navegantes, los seguros de vida siguen los senderos de los de transportes, y la ya comentada constitución de la Bolsa de Amberes en 1531 que diera auge a éstos trae consigo el desarrollo de los primeros; pero como ocurriera con el seguro marítimo, el de vida se ve envuelto en prácticas poco ortodoxas, entre las que tendría preponderancia la afición por el juego y las apuestas, por no hablar de los actos criminales que se cometieron para cobrar una indemnización. La generalización de estos abusos llevaría a la prohibición de este tipo de seguros por Felipe II en la "Ordenanza de los Países Bajos" de 1570.

Lo que se perseguía no era el seguro de vida en sí mismo -la legislación de la época no seguía lo dispuesto por el Derecho Romano que condenaba esta práctica- sino el empeño por las apuestas que convertían el contrato de seguros en un juego. Una buena prueba de ello lo constituyen las disposiciones contenidas en el Estatuto de Génova de 1588:

Sin la licencia del Senado, no pueden ser hechos contratos sobre la vida del Pontífice ni sobre la vida del Emperador ni sobre la vida de reyes o cardenales; no pueden hacerse tampoco sobre los matrimonios a contraer o a no contraer; sobre las esposas a tomar o a no tomar, ni sobre el parto de las mujeres; no se pueden establecer sobre las futuras o no futuras pestes o guerras ...

Inquietud a la que se sumarían las restricciones contenidas en el "Guidon de la Mer":

Prohíbense los seguros sobre las vidas de las personas, admitiéndose solamente, para los que realicen viajes en los cuales el navío corra peligro de ser apresado y sus ocupantes hechos cautivos, asegurar el rescate. El asegurador está obligado, así que se le notifique la cautividad, a satisfacer la cantidad asegurada para el rescate, sin requerir más comprobantes que la justificación del apresamiento y la póliza.

La condena a este tipo de seguros se haría general en las sucesivas legislaciones en las que se señalaría como proscrito. Tal sería el caso de la "Ordenanza de Amsterdam" de 1593, la "Ordenanza de Rotterdam" de 1604 o la "Ordenanza de la Marina" promulgada en Francia en 1681.

La postura inglesa resultó, sin embargo, un tanto ambigua. Mientras que el Estatuto de la reina Isabel I de 1601 se muestra favorable a su práctica, uno posterior de Jorge III en 1774 prohíbe los seguros sobre la vida a menos que el tomador del seguro pueda acreditar un verdadero interés asegurable.

No obstante las prohibiciones gubernamentales, este tipo de juego-seguro seguiría proliferando dando lugar a los que fueron conocidos como "Gageures sur la vie" (apuestas sobre la vida). Benítez de Lugo (Luis) en su tratado de seguros presenta algunos casos de este tipo de seguros recogidos por Aubinet en su estudio sobre el tema y uno de los cuales se refiere a nuestro país.

El reverendo don Juan Bautista Rocha, cura párroco de Soler, se ve en la necesidad de salir de su distrito para ir a buscar hasta Barcelona a su obispo, quien viene por primera vez a visitar su diócesis, y don Agustín Oriola asegura sobre la cabeza de dicho señor Rocha la cantidad de 100 ducados por el plazo de un año, a contar el 4 de mayo de 1627, a favor de don José del Viver. ....

Una sola vez pueda salir el señor Rocha de esta diócesis durante el dicho año, y con el único objeto de ir a recibir al Ilustrísimo y Reverendísimo señor Obispo de Elna, don Francisco López de Mendoza, permitiéndole solamente llegue hasta la ciudad de Barcelona, yendo y viniendo por la carretera real.

#### LAS RENTAS

Vayamos con lo que sería el segundo factor de influencia. La prohibición de los préstamos por parte de la Iglesia, que en su día diera lugar indirectamente al nacimiento del seguro marítimo, tendría también su influencia en los ramos personales. Los "usureros" que habían camuflado inicialmente el préstamo a la gruesa bajo la forma de una compra de la mercancía en caso de que ésta no llegara a su destino, hallarían otra forma de disfrazar sus operaciones: la compra de rentas vitalicias. De esta manera, la cantidad abonada no era un préstamo sino el pago mediante el cual el receptor se comprometía a abonar una renta de por vida al cedente.

Aunque la fórmula para enmascarar un préstamo era un tanto burda, se salvó de los recelos de la Iglesia que, no solamente la autorizó, sino que llegó a participar activamente en su práctica. Haines cuenta una de estas operaciones realizada en 1308 en la cual, mediante el pago de 2.400 libras, el Arzobispo de Bremen adquirió el derecho a una renta vitalicia anual de 400 libras pagaderas por la abadía de San Dennis. La permisividad de la Iglesia debió tener sus matices porque, habida cuenta de la extraordinaria salud de que parecía disfrutar el Arzobispo y que retrasaba

su fallecimiento, el abad, en 1323, rescindió el contrato con la excusa de que se trataba de una práctica usuraria.

La actuación de la Iglesia no se limitaría a operaciones aisladas como la mencionada; Jean Halperin (Los Seguros en el Régimen Capitalista) apunta su práctica bajo una forma corporativista. Dado que los cargos en la Curia romana eran con frecuencia objeto de compraventa y que para optar a ellos el comprador recurría a menudo al crédito, la jerarquía eclesiástica decide intervenir en el negocio y en 1514 el Papa León X aprueba la creación de la "Societas Sacri Officii" cuyo objeto era la aportación de dinero para la compra de los mencionados cargos a cambio de una renta anual durante la vida del beneficiario.

En ambos casos juega un papel importante en la operación la vida humana, ya que se condiciona el pago de la renta a la duración de ésta, ya fuera la del comprador o la del receptor del dinero. La fórmula se fue haciendo más compleja y se llegó a establecer la renta sobre la duración de dos vidas (marido y mujer, hermanos etc.) o acordar que a la muerte del comprador de la renta, el derecho a las anualidades pasaría a sus hijos.

En sus comienzos, la edad del comprador de la renta no pareció revestir excesiva importancia, y no se tuvo en consideración a la hora de establecer la relación entre el capital aportado y las anualidades a recibir, que durante muchos años se mantuvo alrededor del 10%. Sería en la segunda mitad del siglo XIV cuando se introduce este factor corrector lo que lleva a que los porcentajes varíen desde el 4 al 10% según la edad del receptor de las cantidades anuales de por vida.

El sistema de la compra de rentas se generaliza e incluso promueve la creación de bancos. Los distintos Estados encontrarían en él una interesante manera de sanear su erario sin tener que soportar los elevados intereses de los banqueros y prácticamente obligan a los ciudadanos a entregar sumas que serían recompensadas mediante una renta vitalicia, lo que llevaría con el tiempo a una de las instituciones más conocidas y más perseguidas de los seguros relacionados con la vida humana.

### LAS TONTINAS

La filosofía de la tontinas era simple, formar una asociación en la que las aportaciones de los fallecidos incrementarían las rentas de los supervivientes. Pero dentro del marco de la compra de rentas, su práctica sería anterior a la aparición en escena de la persona de la que tomarían el nombre.

Durante el siglo XV se encuentran ejemplos de instituciones que inspirarían este principio de obtención estatal de fondos. Un burgomaestre de Nuremberg, Berthold

Holtzschuher, ideó un sistema por el cual los padres de un recién nacido depositarían obligatoriamente una suma de dinero que éste recibiría triplicada en el momento de su matrimonio si llegaba con vida, quedando en poder del Estado las aportaciones correspondientes a los fallecidos. A pesar de lo interesante de la oferta, principalmente para el futuro de los jóvenes matrimonios, ésta fue desoída por sus contemporáneos y relegada al olvido.

Otra propuesta que no tuvo resultados fue la formulada por George Obrecht en Estrasburgo para la dotación de los jóvenes. A su nacimiento sus padres abonarían una cantidad que, acumulada a fuertes intereses, le sería pagada al descendiente a la edad de 24 años si era varón o de 18 si hembra. Tal como sucediera en el caso anterior, de producirse una muerte prematura las sumas quedarían en poder del Estado.

Dentro ya del siglo XVI, y en el entorno de las actividades de los gremios, encontramos los fundamentos de la práctica de repartir las sumas ofrecidas entre los supervivientes. Se puede citar la desarrollada por el florentino "Monte delle Doti" cuyo propósito era dotar a los jóvenes mediante las previas aportaciones de sus padres a las que se acumulaban los intereses de éstas y las sumas correspondientes a los fallecidos antes de la edad estipulada.

Lorenzo Tonti era un médico italiano de origen napolitano que practicaba su ciencia en París. Concedor de la práctica de esta suerte de préstamos en forma de renta al Estado, propone en 1653 al Cardenal Mazarino la utilización de la fórmula para incrementar las arcas del reino. La tontina, bajo el nombre de "Banco Real", pretendía recaudar la cantidad de 25 millones de libras a cambio de una contraprestación en rentas anuales de un millón veinticinco mil libras, lo que reducía el porcentaje antes mencionado al 5%.

Las participaciones serían de 300 libras cada una y los componentes de la tontina estarían divididos en diez clases, según su edad, estableciéndose la clasificación de siete en siete años. En cuanto a los rendimientos, además del 5% ofrecido, éstos se incrementarían con los correspondientes de las personas que fueran falleciendo.

El momento político no era el más adecuado para el desarrollo de estas instituciones; el año en que Tonti presenta su idea a Mazarino es el del regreso de éste tras su exilio a consecuencia de la segunda revuelta de la "Fronza Parlamentaria", contraria a su influencia durante la minoría de edad de Luis XIV, y su poder había sufrido un claro detrimento. En estas circunstancias la propuesta de Tonti es rechazada por el parlamento y, tras la muerte de Mazarino, el italiano, a consecuencia de sus deudas, terminaría en la Bastilla, donde es muy posible que se produjera su muerte.

Pero lo propuesto por Tonti no tardaría en merecer la aceptación real; los gastos que supondrían la guerra de la Liga de Augsburgo en la que Francia hubo de enfrentarse a la Triple Alianza, hacen que Luis XIV, el Rey Sol, considere la utilización de este sistema para incrementar los ingresos del Estado.

La consecución de los fondos y su posterior administración sería encomendada a Luis Phelypeaux Pontchartrain, por entonces inspector general de Tesoro, que crea en 1689 una tontina estatal con el propósito de recaudar 14.000.000 de libras. La institución se soportaría mediante el pago de participaciones individuales de 300 libras cada una, a cambio de las cuales los aportadores recibirían una renta vitalicia en base a un determinado interés que dependía de la edad de cada uno de ellos y que sería incrementado con la parte correspondiente a aquellos copartícipes que hubieran fallecido. Esto supondría unos increíbles ingresos para los últimos supervivientes; El "Walford's Handbook" recoge el caso de una viuda que a la edad de 96 años disfrutaba de una renta anual de 73.500 libras en 1726 y cuya muerte constituyó el final de esta tontina.

La utilización gubernamental de este sistema de ingresos sería abolida en Francia por las legislaciones de 1763 y 1770, que eliminarían la acumulación por el fallecimiento de los otros participantes manteniendo solamente el sistema de rentas vitalicias; pero la práctica de este tipo de inversión-seguro sería continuada por compañías privadas, como sucede con la caja "la Farge" constituida en 1759 y que tras su supresión en 1770 reiniciaría sus actividades en 1791, o la "Compagnie Royale d'Assurances" cuyos orígenes datan de 1781.

Mucho más cercano en el tiempo, a finales del siglo XIX, surgió un sistema similar conocido por entonces como "Contrato de Previsión" y que en la actualidad recibe el nombre de "Chatelusiano" en honor a su creador.

Federico Chatelus, un tipógrafo de Lyon, ideó una fórmula para proporcionar rentas a las clases menos acomodadas, basado en la constitución de un fondo mediante la aportación de los miembros cuyos intereses se destinarían al pago de una renta vitalicia a aquéllos que hubieran alcanzado una cierta edad. La idea tuvo éxito, creándose el 12 de diciembre de 1880 una sociedad de este tipo: "Les Prévoyants de l'Avenir" de rápida expansión ya que al año siguiente había conseguido reunir 757 asociados para pasar a 27.678 en 1887.

El método propuesto por Chatelus, al igual que las tontinas, adolecía de una falta de planteamientos técnicos, y su éxito estaba basado en el número de fallecimientos ocurridos entre sus componentes, por lo que difícilmente podría alcanzar el éxito esperado. El quebranto económico que sufriera la sociedad y que hace intervenir al Estado en 1898

fue achacado a su fundador que fue expulsado de la misma, falleciendo en la más absoluta miseria en 1914 tal como le sucediera a Tonti, su antecesor en este tipo de proyectos.

La diferencia entre los dos sistemas difiere en el concepto de la contraprestación. Las tontinas ofrecían, al cabo de un periodo preestablecido, el reparto de los capitales aportados más los intereses que éstos hubieran generado (si bien hay que señalar que en las creadas por el Estado era difícil acceder al capital), mientras que en las segundas las rentas a repartir estaban constituidas únicamente por los intereses obtenidos, quedando el capital en manos de la sociedad.

El problema de ambos métodos fue la falta de base científica para calcular la mortalidad de sus componentes, lo que dio lugar a estrepitosos fracasos financieros que llevarían a la desconfianza popular hacia estas instituciones y a su consecuente condena. Las reglamentaciones de los distintos países las prohibieron y la idea se mantiene en la actualidad como podemos comprobar en la legislación española:

Se prohíbe a las entidades aseguradoras efectuar las operaciones siguientes:

- a) Las que carezcan de base técnica actuarial y las comprendidas en los denominados sistemas tontino y chatelusiano.

(Art. 3 de la Ley 33/1984 sobre ordenación del seguro privado).

### LA BASE CIENTIFICA

Podríamos decir que lo que fomentó el tercer factor de influencia fue la inclinación hacia el juego, ya que traería como resultado una serie de estudios sobre el cálculo de probabilidades que iniciarían la base técnica sobre la que, siglos más tarde, se regiría el seguro de vida.

Una de las primeras muestras la encontramos en los trabajos realizados por un físico y astrónomo italiano que había nacido en Pisa en el año 1564 y que se haría acreedor de las iras de la Iglesia por su defensa de la teoría de Copérnico sobre el movimiento de la Tierra. Galileo Galilei investigó sobre las probabilidades recogiendo sus resultados en el libro "Considerazione sopra il Giuoco dei Dadi", que no sería publicado hasta después de su muerte, formando parte de la recopilación de sus obras completas realizada en Florencia por Battari y Venturini en 1718.

La influencia de la afición al juego en el desarrollo de esta rama de las matemáticas tendría otros ejemplos

significativos; el marqués de Meré había hecho a un matemático francés, Blas Pascal, ciertas preguntas sobre el juego de los dados y éste, dedicándose al tema y en colaboración con un compatriota, Pierre Fermat, desarrolla la teoría que culmina con el análisis combinatorio, creando la "geometría del azar" en 1654. Dos años más tarde el físico y astrónomo holandés Christian Huygens, descubridor de la teoría ondulatoria de la luz, aporta su ciencia al mismo asunto quedando sus estudios plasmados en el libro "De Ratiociniis in Ludo Aleae".

La estadística presentaría un importante avance con los estudios del suizo Jacobo Bernuilli. El matemático, que desarrollaría el cálculo diferencial e integral, promueve la idea de la Ley de los Grandes Números en su trabajo "Ars Conjectandi" publicado en Basilea en 1713, tras la muerte del autor, por su sobrino Nicolás y que estaba estructurada en cuatro partes:

- El estudio de Huygens sobre el juego de los dados
- Análisis de las permutaciones y combinaciones
- Aplicación de la teoría de las permutaciones al cálculo de las probabilidades
- Aplicación de lo anterior a cuestiones de índole político y social

Los estudios de Bernuilli tendrían su formulación definitiva en los realizados por Pierre Simon, marqués de Laplace, que publicaría en el siglo siguiente su "Théorie Analytique des Probabilités" y "Essais Philosophiques sur les Probabilités".

#### RENTAS Y TABLAS DE MORTALIDAD

No se puede decir que las primeras tablas de mortalidad daten del siglo XVII. En la Roma clásica, un jurisconsulto de origen fenicio, Ulpiano, elaboraría una de ellas en el siglo III pero que no tendría relación con el tema que tratamos, ya que no sería destinada a servir de base a ningún tipo de seguro de vida, pues la legislación romana no admitía estas operaciones por considerar que la vida de un individuo no podía ser objeto de valoración.

Antes de la aplicación de la estadística a los temas relacionados con el seguro de vida ya existían relaciones de mortalidad cuyos orígenes se remontan a los registros parroquiales de los sucesos ocurridos en su demarcación. En Inglaterra su implantación se debe a Thomas Cromwell que ya en 1538 decretara:

Cada párroco, vicario o sacerdote deberá llevar un registro de todas las bodas bautizos y funerales de su parroquia bajo

multa de tres chelines y cuatro peniques, por cada acto de omisión.

Pero su utilización era tremendamente simple limitándose a la mera observación de los hechos.

Uno de los primeros análisis serios sobre el tema lo constituiría el trabajo realizado por John Graunt y que sería publicado en Londres en 1662 con el título: "Natural and Political Observations made upon the Bills of Mortality, chiefly with reference to the Goberment, Religion, Trade, Growth, Air, Diseases, and the several Changes of the City" donde se recogían datos estadísticos sobre la probabilidad de duración de la vida humana. Tras la muerte del autor, una quinta edición del libro fue publicada por el editor Sir William Petty, uno de los miembros fundadores de la Royal Society. Su actuación como editor ha llevado a que algunos autores le hayan considerado como autor del libro, lo cual no es cierto. Como dato curioso señalaremos que el Diccionario Enciclopédico Espasa, en su edición más amplia, parece adoptar una postura ecléctica ya que concede a ambos la titularidad de la obra.

Pero no sería Petty ajeno a estos estudios, ya que en 1674 publicaría "Discourse on Duplicate Proportion" que constituye uno de los primeros análisis comparativos de tasas de mortalidad en distintas edades.

Pocos años más tarde encontramos la primera aplicación práctica al encontrarse dos de los factores antes mencionados: las rentas y el avance matemático. Ante la necesidad de recaudar fondos para el Estado, un político holandés Jean de Witt, basándose en la experiencia de las tontinas, presentó a su gobierno en 1671 un proyecto para conseguir efectivo a cambio de una renta vitalicia, en el que se estudiaba ampliamente la estadística sobre mortalidad. No tuvo Witt mucho tiempo para comprobar los resultados de su idea ya que, acusado de traición, fue asesinado por la plebe junto con su hermano al año siguiente.

Un proyecto similar lo encontramos en Inglaterra. Los gastos derivados de los enfrentamientos con el monarca francés Luis XIV hacían necesario sanear el erario público, por lo que, probablemente siguiendo la experiencia holandesa, el Estado decide crear una tontina en 1692, el mismo año en que la victoria de La Hoge restaurara la supremacía naval británica. El propósito de la tontina era recaudar un millón de libras para el Estado, para lo cual se promulgó una ley (The Million Act) estableciendo su regulación y en la que se indicaba que de no llegar a suscribirse esta cantidad aquéllos que hubieran aportado su dinero recibirían una renta en base a un interés del 14%.

El planteamiento de la tontina se había efectuado bajo unas ciertas premisas estadísticas, pero las expectativas del Estado se vieron defraudadas y la aportación individual fue

inferior a la prevista, por lo que el Gobierno hubo de hacer frente a las prometidas rentas e implantar al año siguiente, para compensar el fracaso económico, un sistema de venta de rentas vitalicias.

Inglaterra sería también el país en el que se elaboraría la primera tabla de mortalidad. Un miembro de la Royal Society, Mr. Justell, había obtenido del teólogo de Breslau, Gaspar Neumann, unos registros de mortalidad de su ciudad que éste había recogido entre los años 1687 y 1691 y que ofrecía a la asociación para su análisis.

En la búsqueda de la persona que realizaría el trabajo, la elección recayó en el entonces astrónomo real y secretario de la Royal Society, Edmund Halley, el cual desarrollaría tres tablas que publicó en 1693 en el libro "An Estimate of the Degrees of the Mortality of Mankind drawn from curious Tables of the Births and Funerals of the City of Breslau, with Attempt to Ascertain the Price of Annuities upon Lives". La elección de los registros de Breslau se debería a la estabilidad en la población de la ciudad y es justificada por Halley en su crítica al trabajo de Graunt:

Primero que la población fue estimada; que la edad de los fallecidos no fue tomada en cuenta, y por último, ambas ciudades, Londres y Dublín, por la gran gran afluencia de forasteros que allí murieron (que aparece en ambas por el gran exceso de los funerales sobre los nacimientos) las hacen inutilizables para servir de norma a estos propósitos.

Dentro del marco de los estudios sobre las rentas hay que destacar los efectuados por el francés Abraham de Moivre, aunque sus esfuerzos iniciales se centrarían en las probabilidades en el juego de los dados y las loterías, que recogería en su obra "The doctrine of Chances". La idea de la época era que las rentas constituían una especie de juego y por lo tanto fueron recogidas en el libro. Con el tiempo, de Moivre prestaría más atención a este tema, intensificando sus estudios sobre el mismo, que recogería en 1725 en su tratado "Annuities of lives".

Entre los análisis de este matemático habría que destacar la formulación de la primera ecuación que se establecería sobre la supervivencia:

$$L_x = a - b(x - x')$$

en la que:

$L_x$  = número de supervivientes a una edad  $x$   
 $a$  = número de vivos a la edad inicial  $x'$   
 $b$  = número de fallecimientos de una edad a la siguiente

La fórmula era simple y se basaba en la hipótesis de que en cada edad el número de fallecimientos era constante. La

ecuación sería mejorada más adelante por los trabajos de Laurent y posteriormente por los de Gompertz y Makehan.

En 1742, Thomas Simpson, matemático inglés, sacaría a la luz una forma modernizada para el cálculo de las rentas en su libro "The Doctrine of Annuities and Reversions", para diez años más tarde publicar "Select Exercises" en el que aparecería la primera tabla de esperanza de vida que tanta importancia tendría en el desarrollo de este seguro.

Como contrapartida a los abundantes estudios sobre las rentas en los que la vida humana era tenida en cuenta como factor de supervivencia, el británico Charles Hayes daría la primera idea del principio matemático del seguro de muerte en 1746.

Volviendo a las tablas de mortalidad, a la de Halley seguirían la del alemán Lambert y la del holandés Kerseboom para continuar con la de Susmilch, basada en los índices de mortalidad de los conventos de París y publicada en 1741, o la más conocida de Desparcieux en 1746, elaborada sobre la documentación aportada por las tontinas francesas y referente a los años 1689, 1696 y 1734.

Durante el final del siglo XVIII y comienzos del XIX aparecerían otras tablas individuales para dar paso a las elaboradas a partir de la experiencia de distintas compañías. La "Enciclopedia Técnica de Seguros" de Fernando Ruiz Feduchy publicada en 1932 y que constituye un interesante compendio de la técnica actuarial de su tiempo, recoge ampliamente la cronología de estas nuevas tablas de la que presentamos un extracto.

#### Gran Bretaña

- 1843: Primera tabla de mortalidad a partir de la experiencia de las compañías de seguros (Tabla de las diecisiete compañías inglesas)
- 1869: Tablas elaboradas por el Instituto de Actuarios de Londres:
  - \* Hm (Healthy lives male)
  - \* Hf (healthy lives female)
  - \* Hm.f (Healthy lives male and female)
  - \* Dm.f (Diseased lives male and female)
  - \* Hm.5 (healthy lives male, con descuento de los cinco primeros años)

#### Francia

- 1860: Tabla corregida de Desparcieux
- 1867: Tabla de Beauvisage basada en el colectivo de la tontina Lafargue

- 1874: Tabla de Kertanguy sobre el colectivo de asegurados de la "Compagnie d'Assurances Générales"
- 1879: Tabla de Achard y Chalon estudiando la longevidad de los jubilados
- 1887: Tabla C.R. de Fontaine para la "Caisse Nationale de Retraites pour la Vieillesse"
- 1887: Tabla de las seis compañías conocida como tabla R.F. - 1889: Tabla de las cuatro compañías, más conocida como tabla A.F.

#### Estados unidos

- 1868: Tabla de Homans con los datos de los asegurados de la "Mutual Life"
- 1870: Tabla de Meech basada en la mortalidad de los asegurados de treinta compañías americanas

#### LAS COMPAÑIAS

El British Museum guarda la que podría ser la más antigua de las pólizas de vida que se conservan en nuestros días. Fue contratada por el abogado y arqueólogo inglés William Gibbons el 18 de junio de 1583 por un periodo de un año y con una suma asegurada de trescientas ochenta y dos libras, seis chelines y ocho peniques. El seguro, que se registró en la Royal Exchange, fue suscrito por dieciséis aseguradores. Esta póliza puede considerarse una anécdota dentro del ramo de Vida y, dado el tipo de suscripción, parece más en la línea de los seguros derivados de los de transporte que los que iniciarían las grandes corporaciones y que no tendrían lugar hasta un siglo más tarde.

Tal como sucediera con el seguro de Incendios, el de Vida a nivel corporativo tendría sus orígenes en Inglaterra con una considerable distancia en el tiempo respecto al resto de los países europeos. Los orígenes se deberían a las inquietudes de William Assheton; este clérigo, párroco de Beckenham en el condado de Kent, era consciente de las dificultades económicas sufridas por sus colegas en las labores eclesiásticas y, sobre todo, la difícil situación en que su muerte dejaba a sus viudas y huérfanos, por lo que idearía un proyecto para aliviar las dificultades de los herederos.

Dado que los ministros protestantes recibían una cantidad de dinero en el momento de su matrimonio, deberían reservar de éste una suma de doscientas o trescientas libras para el caso de que sus esposas o hijos les sobrevivieran. Dada la penuria del clero la fórmula tendría posteriores modificaciones, pasando por la práctica de efectuar la dotación en aquel momento en que dispusieran de ingresos suficientes, para terminar con el sistema de una cuota anual.

Pero el proyecto requería una adecuada inversión que hiciera seguras las futuras prestaciones y Assheton iniciaría su peregrinación en la búsqueda de alguna institución que se hiciera cargo de las finanzas. Tras los intentos infructuosos con la Corporación Eclesiástica y con el Banco de Inglaterra que declinan esta responsabilidad, recurriría a los gremios, cuya tradición de socorrer a sus afiliados conocía, y así el 8 de febrero de 1698 somete su propuesta al de los comerciantes de tejidos de Londres (The Mistery of Mercers) uno de los doce más importantes de la ciudad.

Una vez estudiada, la propuesta es aceptada por los "Mercers" que ofrecen abonar una renta en base al 30 % de lo invertido por aquellas personas de edad inferior a los sesenta años y cuyas aportaciones deberían ser superiores a cincuenta libras e inferiores o iguales a trescientas.

Los contratos tendrían sus limitaciones; en caso de que la esposa falleciera antes que el clérigo, lo aportado iría a parar a los suscriptores y se estipularon exclusiones, ya que no se cubría la muerte por suicidio, duelo o ejecución por la justicia, aunque en estas circunstancias lo aportado sería devuelto a los herederos. Tampoco se admitiría la cobertura de aquéllos que viajaran por mar o los que fueran a la guerra.

La idea inicial fue crear un fondo de 100.000 libras a partir del cual no se admitirían nuevas suscripciones hasta que alguno de los miembros falleciera, en cuyo caso se procedería a su sustitución. El plazo de inscripción se había fijado en el 24 de junio de 1698 pero los organizadores fallaron en sus previsiones, pues la emisión no se completó, por lo que hubieron de ampliar el plazo hasta que el citado fondo hubiera sido cubierto.

Manteniendo el límite de los 60 años, la nueva propuesta introduciría una escala de límites de aportación dependiendo de la edad; aquéllos que no hubieran llegado a los treinta años podrían invertir hasta mil libras, cantidad que sería reducida a quinientas para los que no hubieran superado los cuarenta y a trescientas a los que, cumplida ésta, no hubieran alcanzado los sesenta.

Falto de una base técnica, el planteamiento de los "mercers" estaba abocado al fracaso; la oferta del 30 % de intereses era a todas luces errónea, por lo que, en un intento de evitar el desastre económico, fue reducida al 25 % en 1716 y posteriormente al 20 % en 1723 para llegar al 18 % años más tarde.

Las medidas adoptadas fueron insuficientes para lograr el mantenimiento de la sociedad, que hubo de cesar en su aceptación de nuevas suscripciones en 1745, si bien hay que decir que lo hizo de una manera honorable, ya que consiguió del gobierno permiso para realizar una lotería con cuyos