

Fraude en los seguros

El Presidente Mosquera y el Cuaspud en 1867

La historia revela primer caso probable de fraude de seguros en Colombia

Por:

Roberto Junguito

Presidente Ejecutivo FASECOLDA
FASECOLDA

Es conocido que el Presidente Mosquera fue demandado ante el Congreso por malos manejos financieros, y separado de su cargo en 1867. Se le acusó por uso indebido de dineros públicos, pues en su relación con los bancos confundía sus cuentas personales con las cuentas del Tesoro.

A Mosquera se le inculpó también, en ese entonces, por la compra de algunos vapores de guerra al no disponer de las autorizaciones plenas del Congreso para hacerlo. El caso más conocido y discutido en la historia de Colombia es el del vapor “El Rayo”, adquirido y equipado para la guerra en los Estados Unidos y cuyo destino aparente era el Gobierno del Perú, que se encontraba librando una lucha contra España, aunque Colombia había declarado su neutralidad frente al conflicto, lo que les imposibilitaba dar apoyos financieros o militares a los beligerantes.

Además de “El Rayo” el Presidente Mosquera, quién hasta su nombramiento como Presidente en 1866 se venía desempeñando como Ministro Plenipotenciario

de la Legación de los Estados Unidos de Colombia ante Inglaterra, había hecho diligencias en Londres para la adquisición y equipamiento de otros tres vapores, conocidos como “Colombia”, “Bolívar” y “Cuaspud”. En el caso de estos tres vapores, el problema que se presentó es que Mosquera, antes de su regreso a tomar posesión como Presidente, procedió a su adquisición sin contar con los recursos públicos, ni las autorizaciones fiscales para hacerlo.

Es, precisamente, el “Cuaspud” el tema principal de este artículo, ya que los sucesos relacionados con su viaje a puerto colombiano desembocaron en su naufragio y en lo que se constituyó como el primer caso probable de fraude en seguros en la historia colombiana. Lo sucedido con el “Cuaspud”, de acuerdo con la declaración juramentada del ingeniero, Robert Sarton Parry, quien se encargó de hacer las reparaciones y preparar al vapor para su traslado a puerto colombiano y tomada del Registro de la Legación Colombiana en Londres, Libro AA, del 10 de enero de 1872 al 4 de febrero de 1873 (documento manuscrito) es la siguiente:

Recuenta Parry, quien se declara constructor de vapores, que en marzo de 1867 fue contratado por los señores Robinson, Fleming y Compañía para hacer las reparaciones y equipar con armamento de guerra al vapor conocido entonces como “The Witch” y denominado después como “Cuaspu”. Al proceder con su trabajo encontró que ésta no era una embarcación apta para un viaje a través del Atlántico y, menos aún, al equiparla con cañones y al agregarle peso con la construcción de salas, camarotes y baño como se le había solicitado. El vapor estaba tan sólo diseñado para la persecución y bloqueo en ríos y, no era un buque de guerra para surcar los mares.

Adelantado su trabajo, Parry dio sus impresiones sobre la fragilidad de la embarcación a uno de los socios de la firma, Jorge Fleming, indicándole que el vapor no tenía la capacidad de hacer un viaje por el Atlántico, ni siquiera en verano y que, probablemente, de ensayarse no llegaría a su destino. Ante esta manifestación, dice Parry, el señor Fleming le reconoció que había encontrado dificultades en conseguir las certificaciones que establecían que el vapor era apto para hacerse a la mar, documentos indispensables para asegurarlo, y le solicitó ayuda con contactos de expertos, lo cuál Parry rehusó hacer.

Posteriormente, Parry tuvo conocimiento que otro constructor le había hecho algunos refuerzos a la embarcación que resultaban indispensables para conseguir el seguro. Según le informó Fleming directamente a Parry, con estas reparaciones y a un costo de prima de 2.000 libras, estuvo en capacidad de asegurar la embarcación y lo hizo por un monto de 16.000 libras esterlinas. Esto en un vapor que, aunque había sido vendido al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, estaba hipotecado a Robinson Fleming y Compañía, según le habían informado a Parry.

Al respecto Parry, en su declaración, entra a analizar el costo del vapor. Comenta que, a su juicio, el

precio de 16.000 libras era muy superior al costo de la embarcación. Hace referencia a una conversación que había sostenido con Robert Brown, quien en la época de la Guerra de Secesión Americana, había estado encargado de construir y vender varios vapores como el “Cuaspu”, incluyendo a éste, y quién informaba que su costo debería ser alrededor de las nueve mil libras. Opinaba Parry que esto podría haber sido así en la época de la Guerra Civil Americana, en razón de la gran demanda por ese tipo de vapores en ese momento, pero que en la actualidad su costo, sin contabilizar las reparaciones, no debería superar las cinco mil libras.

¿Cuál fue el precio de compra del “Cuaspu” por parte del Gobierno de los Estados Unidos de Colombia? Alcanzó 15 mil libras esterlinas o 75 mil pesos, lo que aparecía elevado no solo por las razones anotadas por Parry en su declaración sino, también, porque resultaba superior, en términos de costo por tonelada de capacidad al de los otros dos vapores adquiridos en ese mismo tiempo por Mosquera. Según críticos de la época como

» Con reparaciones y a un costo de prima de 2.000 libras, estuvo en capacidad de asegurar la embarcación y lo hizo por un monto de 16.000 libras esterlinas, precio muy superior al costo de la nave.



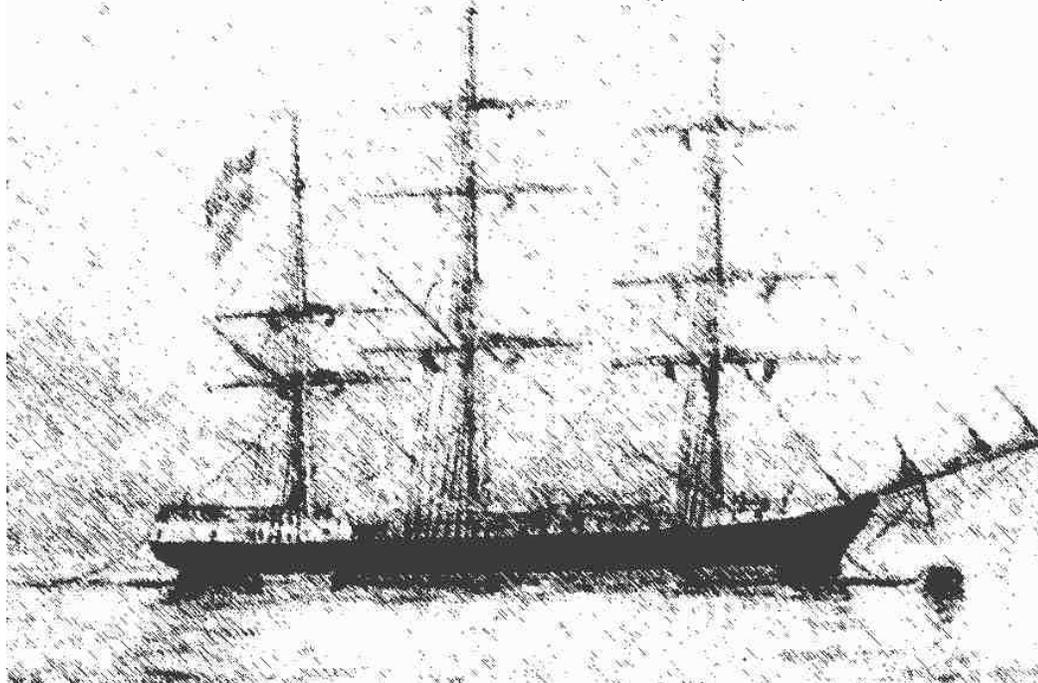
Anjel Galán, el General Mosquera: Cuenta por Tanteo, Imprenta de Gaitán, Bogotá, 1869, aunque el precio de adquisición del “Cuaspud” era inferior al del “Colombia”, que ascendió a 136.267 pesos y al del “Bolívar” 140.031 pesos, al medir 250 toneladas su costo resultaba en 60 libras esterlinas la tonelada, más del doble del de los otros dos vapores.

¿Cuál, entonces, fue el destino final de los vapores? Se conoce que estos, una vez equipados, se dirigieron a puertos colombianos. En la Memoria del Tesoro (1868) se informaba que “los vapores “Colombia” y “Bolívar” se encontraban en puertos colombianos, pero que el “Cuaspud” había naufragado en el Mar Caribe y que “habiendo resultado que estaba asegurado, el valor del seguro se aplicará al pago de lo que costó en compra”. No obstante, el destino final de otros dos vapores no fue el reforzamiento de la marina colombiana. Por decisión del Congreso, y en ejecución del decreto legislativo que se había dictado el 11 de Junio de 1867 sobre desarme y venta de los buques que formaban la marina nacional, se decidió venderlos mediante remate público.

¿Cuál fue, finalmente, el precio de venta de los vapores?. En la Memoria de Hacienda (1869) se informa que el vapor “Colombia” fue enviado a Nueva York para la venta y que “Los Señores Baring & Brothers lo vendieron por la suma neta de 6.783 libras, la cual se destinó

a la amortización de una parte del precio que había costado, después de haber causado un gasto de más de 15 mil pesos solo en Nueva York y en la travesía del Atlántico”.

Sobre el “Bolívar” se informó que permanecía en la Bahía de Panamá y la dificultad de encontrarle compradores allí. En la Memoria (1873) se recuenta que, finalmente, antes de adelantarse un remate se procedió a hacerlo por venta directa en un monto de 44 mil pesos. Al aprobarse la venta se tuvo en cuenta que el vapor “Colombia”, cuyo costo había sido inferior al del “Bolívar” en solo \$3.764, se vendió por menos de \$34.000, después de haberse invertido 15 mil pesos en comisiones y otros gastos en Nueva York. ¿Cuáles fueron las gestiones financieras del Gobierno de los Estados Unidos de Colombia para cancelar el costo de los vapores comprados? Como resultado de la anulación del crédito original con Robinson Fleming y Compañía por 7.5 millones de pesos, mediante la ley del 20 de Mayo de 1867 y ante la realidad de la adquisición de los vapores y armamentos por parte del Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, resultó necesario hacer un nuevo acuerdo con los representantes de los vendedores. Es así como se convino con los representantes de esas casas en Bogotá, el señor Heap, un empréstito con Robinson, Fleming, Barnett and Sons por un monto de 350 mil pesos, para lo cual se expidieron bonos con



interés de 5% anual a diez años y para garantizar el pago se habían asignado 7.5% del producto de las aduanas. Este monto correspondía al costo de adquisición de los tres vapores.

No obstante, a raíz del escándalo financiero que surgió por las pérdidas incurridas en la venta de los vapores, la Cámara de Representantes improbo el acuerdo de 1868 y desde 1871 se suspendieron las amortizaciones de esa obligación. Hasta entonces los pagos verificados ascendían a 210 pesos. Ocurrido esto, el Procurador intentó ante la Corte Suprema Federal la demanda de nulidad del contrato, pero “residiendo en Londres las partes demandadas y no habiendo comparecido personalmente ni por procurador a estar a derecho en el juicio, este sufrió inevitables demoras”. La demanda sólo fue fallada el 11 de Noviembre de 1875, cuando se declaró que:

1. El Gobierno de Estados Unidos de Colombia no está obligado a cumplir respecto de los señores Robinson y Fleming, súbditos británicos, ninguna de las estipulaciones del convenio celebrado del convenio celebrado el 27 de Junio de 1868.
2. Los Señores Robinson y Fleming tienen la obligación de devolver al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia las cantidades, con los intereses legales, que dicho Gobierno ha pagado por cuenta de los créditos en virtud del convenio en referencia.

En la Memoria del Tesoro (1878) se agrega que aunque la parte resolutive del fallo de la Corte se decía que Robinson y Fleming tenían la obligación de devolver al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, lo que se había pagado por los créditos, la realidad era que el Gobierno no tenía modo de hacer que le reintegrarán las sumas ya satisfechas y “tanto menos cuanto que la casa comercial deudora se ha disuelto, según se deduce de la diligencia notarial inserta en la sentencia aludida que puede verse en el número 3611 página 2419 del Diario Oficial”.

¿Qué sucedió con el seguro del Cuaspud? De la lectura de las Memorias de Hacienda también se evidencia

que el Gobierno de Colombia por insistencia del Congreso trató de conseguir que se pagará el siniestro. Sin embargo, nada pudo hacer para cobrar el seguro ante el naufragio del “Cuaspud”, pues no obstante la evidencia presentada atrás en el sentido que el vapor había sido asegurado, la póliza correspondiente nunca estuvo en manos de las autoridades colombianas, ni éstas fueron sus beneficiarias. Aunque no se conoce con certeza lo sucedido es altamente probable que Robinson y Fleming y, quizás el mismo Mosquera, hayan sido beneficiarios del seguro.

Esto lleva a preguntarse, finalmente, si la carga que venía en el vapor también estaba asegurada. Sobre esto nada aparece referido en la documentación histórica colombiana, salvo el caso insólito del Monumento del Libertador. Al respecto, Cordovéz Moure, J.M. Reminiscencias, Santa Fe y Bogotá, Serie Sexta, Librería Americana 1910 destaca que el “Cuaspud” en su viaje a través del Atlántico traía una estatua del Libertador construida por Tenerani y, destinada a guardar su corazón en la propia Catedral de Bogotá. Comenta que aquella estatua había sido asegurada en “veinte mil pesos-oro, que pagaron los aseguradores al Tesoro Nacional, sin que nadie se preocupara por la reposición del monumento perdido”.

Lo sucedido con el “Cuaspud” es un ejemplo claro del desorden fiscal que se dio durante el siglo XIX en Colombia. Ilustra las implicaciones negativas que sobrevienen cuando los gobernantes toman decisiones arbitrarias en materia de gasto público y, sin el cumplimiento de las debidas reglas en las compras del Estado.

La adquisición del “Cuaspud” no era una prioridad del Estado, se hizo a un precio por encima de su valor de mercado y, sin disponerse de los recursos públicos para hacerlo. Todo ello, unido a la falta de claridad jurídica en el proceso de su adquisición, permitió la consolidación de un fraude contra el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, que compró el vapor por encima de los precios del mercado. Es también, muy probablemente, el primer caso documentado de fraude en seguros en la historia de Colombia, dado el siniestro deliberado de un vapor asegurado por un valor superior al costo comercial que naufragó en el mar y cuya póliza tenía como beneficiarios a los vendedores.