

EL NEGOCIO DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS EN CÁDIZ A FINALES DEL SIGLO XVIII

por

M. GUADALUPE CARRASCO GONZÁLEZ

Universidad de Cádiz.

RESUMEN: *Los seguros marítimos eran un negocio marginal en la Península Ibérica durante los siglos XVI al XVIII. A finales de este último siglo suscitarán el interés de los inversores, y generarán un mercado más importante. Este mercado nacional se localizó en la plaza de Cádiz entre 1780 y 1800, donde operaban casi un centenar de compañías, fundamentalmente españolas, que contrataban seguros para todo tipo de destinos. Para elaborar este artículo he utilizado una copia de los registros que los corredores de lonja gaditanos realizaron en el año 1796. Aunque se trata de un año afectado por una coyuntura pre-bélica, el análisis de las pólizas aporta datos interesantes sobre la práctica del seguro, al tiempo que ratifica el creciente papel financiero que adquirió la ciudad de Cádiz a final del siglo XVIII.*

PALABRAS CLAVE: Seguros marítimos. Cádiz. Siglo XVIII.

ABSTRACT: *Maritime insurance was a marginal business in Spain in the sixteenth and seventeenth centuries. At the end of the latter, investors became interested in insurance and the market became more important. Cádiz was the place where this market was located between 1780 and 1800. Nearly a hundred companies were in business there, most of them were Spanish and they provided insurance for any destination. This paper relies on the records of the brokers in Cádiz in 1796. Although we are dealing with a year affected by a build-up to war, the analysis of the insurance policies shows us the business of insurance; at the same time, it reaffirms the increasing financial role that Cádiz acquired at the end of eighteenth century.*

KEY WORDS: Maritime insurance. Cádiz. XVIIIth.

Los estudios dedicados a los seguros, y en particular los centrados en los seguros marítimos se insertan dentro del interés de la historiografía por el conocimiento de la eficacia y funcionalidad de los diversos instrumentos mercantiles.

El seguro marítimo está íntimamente unido a la actividad comercial, y su desarrollo a lo largo de los siglos XVI al XVIII contribuiría, también, al desarrollo del capitalismo mercantil, permitiendo a los cargadores y navieros atenuar las consecuencias de la asunción de riesgos en sus negocios.

Las investigaciones sobre los contratos de seguros y su importancia, así como sobre la legislación existente se han desarrollado en España especialmente para el ámbito Catalán¹, Burgos² y la Carrera de Indias³. Por lo que se refiere a esta última área, recientemente se ha recuperado el interés por el estudio de los instrumentos mercantiles, aunque el tema de los seguros marítimos,

¹ SAYOUS. A.E.: «Les méthodes commerciales de Barcelona au XVe siècle d'après des documents de ses archives», publicado en la RHDFFE, XV (1936), págs. 225-301: pero mayor interés tiene la versión catalana de este trabajo publicada en Barcelona en 1975, bajo el título *Elles mètodes comercials a la Barcelona medieval*. También abordan el tema del seguro marítimo las obras de M. DEL TREPPO, especialmente su artículo «Assicurazioni e commercio internazionale a Barcelona nell 1428-1429» publicado en la *Rivista Storica Italiana* LXIX (1957), págs. 508-541: CH. VERLINDEN en «Esclaves fugitifs et assurances en Catalogne (XIV-XVe siècles)» *Annales du Midi*, LXII (1950), págs. 301-328. C. MARTINEZ SHAW: «El comercio marítimo de Barcelona, 1675-1712. Aproximación a partir de las escrituras de seguros», *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, Barcelona, V (1978), págs. 286-310. Sobre la legislación de seguros marítimos y el proceso histórico de formación de la institución puede verse A. GARCIA I SANZ: *Història de la marina catalana*, Barcelona, 1977, J. F. TORNÉ NEL LO: «La institución del Seguro marítimo en el Llibre del Consolat de mar», *Revista General de Legislación y Jurisprudencia*, LXX (1975) n.º 4, págs. 483-511; M.J. PELÁEZ: «Seguros y cambios marítimos en el derecho histórico Catalán», *Hoja del Mar*, XVII (feb-1981), 31, «La legislación histórica barcelonesa de seguros marítimos en su proyección italiana», *Anuario de Derecho Marítimo* I (1981), págs. 95-129 y su libro *Cambios y seguros marítimos en el derecho Catalán y balear*, Bolonia, 1984. PONS PONS J.: *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, Palma de Mallorca, 1996; y de esta misma autora «Les companyies en el sistema asseguratiu mallorquí (1660-1680)», *Mayurqa* 22 (1989), págs. 885-893: «Assegurances i canvis marítims a Mallorca: les companyies, 1660-1680», *Estudis d'Història Econòmica*, 2 (1990), págs. 51-76: «El pago del seguro marítimo y los conflictos ante el tribunal Consular», *Pedralbes* 12 (1992), págs. 71-94. LOBATO, I.: *Capital mercantil y actividad económica en la Calaluña preindustrial. Compañías y negocios en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII*, 2 vols. Sevilla 1995.

² BASAS FERNÁNDEZ, M.: «El seguro marítim no en Burgos (siglo XVI)», *Revista de Estudios de Deusto*, Bilbao, 1963, págs. 53-172. CASADO A. ONSO, H., «Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos», *Congreso internacional Bartolomeu Dias e sua época* vol. III, Economía y comercio marítimo, Porto, 1989, págs. 585-608.

³ CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: «Seguros marítimos en la Carrera de Indias», *Anuario de Historia del Derecho Español*, XIX, (1948-49), págs. 57-102. También para el área canaria se publicó un artículo de J. M. MADURELL I MARIMON: «Los seguros marítimos y el comercio con las Islas de Madera y Canarias (1495-1506). Documentos para su estudio», *Anuario de Estudios Atlánticos*. V (1959), págs. 485-567. BERNAL, A.M.: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla. 1992. De este último autor también «Seguros marítimos en la Sevilla del siglo XVII: sobre la creación del oficio público de escribano de seguros y la compra del mismo por los portugueses». *Anuario de investigación Hespérides*, n.º 1, 1994; «Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias, siglo XVI», *V Centenario Consulado de Burgos*, Burgos 1994. También se pueden encontrar datos interesantes sobre seguros desde y hacia Cádiz en H. ROSEVEARE: *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century, The Marescoe-David letters, 1668-1680*, Oxford 1987.

Para el otro lado del Atlántico disponemos por ejemplo de la obra de E. WEDOVY: *La evolución económica Rioplatense a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX a la luz de la historia del seguro*, Buenos Aires, 1962.

salvo excepciones ⁴, se ha abordado de un modo marginal en los trabajos dedicados a los préstamos a riesgo ⁵ y, en general, en todas las investigaciones sobre el comercio marítimo y la banca.

Las dificultades para abordar el tema de los seguros marítimos en Cádiz provienen fundamentalmente de la falta de fuentes directas. No disponemos de registros de pólizas de seguros hasta fechas muy tardías (1768), y referidos únicamente a los barcos del comercio con América. Del resto de las rutas aseguradas en Cádiz, carecemos absolutamente de información, ya que no se han conservado los libros de los corredores de lonja. No obstante, y por azar, hemos encontrado en el fondo de Consulados del Archivo General de Indias, entre los papeles de la Correduría de Lonja de Cádiz, una copia del registro de las operaciones llevadas a cabo por 45 corredores de lonja de la ciudad, en el año de 1796 ⁶. Las copias están fechadas en el verano del año 1800, y se hicieron en respuesta a una R. C. de 12 de noviembre de 1799 y a la Instrucción que le acompañaba de 15 de enero de 1800 ⁷. Según esta instrucción, habían de solicitarse certificaciones, informes, escrituras, etc. de los agentes de aduanas, corredores de comercio y autoridades locales «referentes al número de comerciantes, negociaciones, fondos en movimiento, reales derechos contribuidos, etc. Todo ello referido al año 1796, el único de paz y de abundancia en el tráfico colonial desde 1793» ⁸.

Los documentos recogen con más o menos detalle todas las operaciones en las que participaron los corredores, no solamente los seguros marítimos, también compraventas, préstamos a la gruesa y a premio de tierra, negociaciones y descuentos de letras, pagarés y libranzas, negociaciones de vales reales, y permisos de extracción de plata.

Por lo que a los seguros marítimos se refiere, las anotaciones de los Corredores son bastante someras, pues se limitan a expresar el nombre del asegurado, el valor del seguro y la ruta, sin especificar los aseguradores, la prima que se abonaba y sobre qué objetos se corría el riesgo. A pesar de todo, estas anotaciones resultan ser una fuente muy valiosa, que, al menos, permite conocer (y ya es bastante) el número aproximado de pólizas contratadas en un año en Cá-

⁴ RAVINA MARTÍN, R.: «Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a fines del siglo XVII», *Instituto Fernández de Oviedo de Historia de América*, 1983, págs 481-513.

⁵ Ejemplo de ello es la obra de A. M. BERNAL: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*. Madrid, 1992, págs. 339-344 y 469-475 o la mía *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)*, Madrid, Banco de España, 1996, págs. 168-176.

⁶ A.G.H. Consulados, leg. 1757.

⁷ *Instrucción que han de observar los Consulados, Plazas y Puertos de Mar o secos para el repartimiento y exacción de la cuota que les toca pagar en los 300 millones del subsidio extraordinario que manda S. M. cobrar en el presente año de 1800* (A.G.I., Consulados, leg. 715).

⁸ TINOCO RUBIALES, S.: «Capital y crédito en la Baja Andalucía durante la crisis del Antiguo Régimen», en FONTANA, J. (Edit): *La economía española al final del Antiguo Régimen. III Comercio y Colonias*, Madrid, 1982, pág. 365.

diz, la cuantía de lo asegurado y los viajes realizados, tanto con América, como con los puertos europeos y africanos.

Otras dos fuentes pueden completar o ampliar, según los casos, la información ofrecida por los corredores. Por un lado, disponemos de la valoraciones efectuadas por peritos del Consulado de las embarcaciones que obtuvieron registro para viajar a diversos puertos americanos. Estos avalúos eran un requisito necesario para poder después suscribir pólizas de seguro sobre el navío. Sin embargo, tales expedientes sólo nos manifiestan el valor y el tonelaje de los barcos asegurados, el puerto de destino y la identidad del propietario.

Por otro lado, la documentación notarial nos va a permitir aportar datos valiosos sobre las primas, los aseguradores y los objetos asegurados a través de las *cartas de pago y abandono*. Estas escrituras eran otorgadas por el asegurado en caso de siniestro por naufragio, apresamiento o avería gruesa, y en ellas declaraba haber cobrado de los aseguradores la indemnización fijada en la póliza. Al mismo tiempo en dicho documento se hace constar que el asegurado *abandona* o cede la propiedad de los bienes asegurados en los aseguradores.

A partir de estas fuentes, por tanto, es posible cuantificar de manera bastante aproximada el número y valor de lo asegurado en un año.

1. EL MERCADO ASEGURADOR ANDALUZ

Sevilla era una importante plaza mercantil y financiera antes de que Colón viajara a América. La presencia en la ciudad de mercaderes de procedencias diversas, como burgaleses, genoveses, florentinos hace pensar que el seguro marítimo podía ser empleado en los tráficos que la ciudad mantenía con las Islas Canarias y las Azores. Algunas de las referencias sobre pólizas de seguros nos han llegado a través de escrituras notariales de finales del siglo XV⁹.

El descubrimiento de América, y la creación del *monopolio compartido* para la explotación de las Indias entre el sector público —Corona de Castilla— y el privado, abrió un amplio mercado al que el seguro marítimo no sería ajeno.

Durante los siglos XVI, XVII y buena parte del XVIII, los aseguradores van a ser sobre todo hombres de negocios y compañías mercantiles que veían en el seguro un negocio más. La escasa capacidad y falta de especialización de estos aseguradores individuales, y de las compañías colectivas que constituían, impediría la aparición en Sevilla y Cádiz de un mercado asegurador propio. De hecho, no será hasta fines del siglo XVIII, cuando hagan su aparición las socie-

⁹ A. M. Bernal cita el documento notarial más antiguo que ha localizado donde se alude directamente a la práctica aseguradora en Sevilla. Se trata de un poder del 23 de octubre de 1483 donde Íñigo Martínez y Pedro Martínez, toneleros dan poder a Juan Fernández de Alcoba para que vaya a Londres llevando 34 botas de romanía *las cuales van a riesgo de todos tres según uso e costumbre de compañía*, para venderlas al mejor precio... e *asy mismo se obligan los dichos Pero Martínez e Yñigo Martínez que aseguran a uso e costumbre de Gradaz, trescientas doblas corrientes al dicho Iohan Fernandes para su viaje de la dicha çibdad de Londres* (BERNAL, A.M.: «Sobre los seguros marítimos en la Carrera...», pág. 509).

dades por acciones, que podamos hablar, al menos para Cádiz, de un mercado asegurador semejante, probablemente, al de Rotterdam.

En la zona andaluza el paso del asegurador individual y no especializado, a la sociedad fue tardío y lento (no está probado documentalmente la existencia de compañías especializadas en seguros antes de 1760). Sin embargo, en Cataluña y Mallorca se produce con anterioridad al siglo XVIII. En Mallorca, por ejemplo, a mediados del siglo XVII se impone ya definitivamente la modalidad asociativa como forma de intervención en el mercado asegurador. La aparición de compañías aseguradoras organizadas como compañías colectivas especializadas, data de la década de los cuarenta del siglo XVII, pero no será hasta los años sesenta de ese siglo cuando el control del mercado asegurador mallorquín pase a manos de estas compañías de seguros ¹⁰.

Un hecho probado, es que el negocio asegurativo hasta muy avanzado el siglo XVIII estuvo dominado por aseguradores extranjeros. Las razones hay que buscarlas en la propia estructura del comercio. Tanto el tráfico mercantil, como los circuitos comerciales estaban en manos extranjeras, era, por tanto, normal que las mercancías y los buques se asegurasen en origen. Felipe de Moscoso, mercader de Alicante comerciaba en la segunda mitad del siglo XVII con el norte de Europa y suscribía sus seguros en Amsterdam: *En Amsterdam se me hazen los seguros de lo que va y viene por mi cuenta* ¹¹. Y es que la falta de organización de los mercados aseguradores españoles imposibilitaba la cobertura de grandes capitales. Por eso en las grandes operaciones aseguradoras se prefería acudir a los mercados extranjeros ¹².

No obstante, la práctica asegurativa residual que durante los siglos XVI y XVII se realizaba desde Sevilla y Cádiz, estuvo sometida también al dominio extranjero. Del siglo XVII datan precisamente dos intentos, uno en Sevilla y otro en Cádiz, por controlar la contratación de seguros, por parte de los negociantes foráneos.

En el caso de Sevilla se trató de la venta del oficio de escribano hecho por la Corona en 1643 a favor de un asentista portugués. La venta finalmente no se llevó a efecto, aunque de haberse consumado hubiera supuesto, según A. M. Bernal, la liberalización del negocio asegurador, algo contrario al «esquema corporativista e intervencionista» que caracterizaba la Carrera de Indias ¹³.

¹⁰ PONS PONS, J: *Ob. cit.* págs. 134-135.

En Barcelona, I. Lobato Franco localizó la constitución de dos compañías aseguradoras en 1689, una en 1707 y otra en 1711. (LOBATO FRANCO, I: *Ob. cit.*).

¹¹ KAMEN H. *La España de Carlos II*. Barcelona, Crítica, 1981, pág. 225.

F. Dornic, en el apéndice de su trabajo resume una memoria de 1767 sobre la conveniencia de crear una compañía aseguradora. El memorialista constata como la mayor parte de los seguros se hacían en los puertos de embarque o que incluso se prescindía de seguros durante la navegación: ... *Les intéressés s'assurant ordinairement sur les places d'embarquement ou courant eux-mêmes leurs propres risques*. (DORNIC, F.: «Le commerce des français a Cadix d'après les papiers d' Antoine Granjean (1752-1774)», en *Annales, E.S.C.*, (1954), pág. 327).

¹² Esteve Conrado comerciante mallorquín, uno de los mayores exportadores de aceite al mercado de poniente contrataba una parte importante de sus seguros en Génova, a través de representantes. (PONS PONS, J: *ob. cit.*, pág. 52).

¹³ BERNAL, A. M.: «Seguros marítimos en la Sevilla del siglo XVII...», págs. 43-53.

En Cádiz la vía de control del mercado de seguros fue similar. Aquí, se trató de crear una especie de *Corredor* especializado en seguros, que sería el único individuo cualificado para intervenir en la suscripción de pólizas. Su misión consistiría en buscar dentro del reducido círculo de aseguradores de la ciudad, los capitales suficientes para cubrir las mercancías o navíos que se quisieran asegurar¹⁴. Esta iniciativa fue de un grupo de hombres de negocios extranjeros establecidos en la ciudad, quienes no se limitaron a las palabras, sino que lo ponen en práctica a partir de 1688¹⁵. En ese año se establece una guía de precios mínimos de los seguros, y a partir de 1691 se crearía una comisión de seis miembros para fijar el precio de cada póliza que se abriese¹⁶. No conozco cual fue la evolución posterior de esta propuesta, sin embargo, parece que durante las fechas posteriores y toda la primera mitad del siglo XVIII, el negocio asegurativo siguió en manos de negociantes y compañías extranjeras pero nunca desde la especialización.

La situación favorable del comercio americano y la sólida posición comercial adquirida por Cádiz durante el siglo XVIII, desempolvó y puso al descubierto las viejas aspiraciones de los extranjeros por el ramo de los seguros. De 1767 data un proyecto para crear una compañía de seguros en Cádiz, con un capital de seiscientos u ochocientos mil pesos, que aportarían los negociantes extranjeros establecidos en Cádiz, y las Casas comerciales más acaudaladas de Londres, Amsterdam y París, que estuviesen interesadas¹⁷. Diez años más tarde, la banca parisina de Jacques Doerner y Cía a través de Jacques Doerner, que había sido gerente de la compañía gaditana Bonneval Olombel Doerner y Cía, propuso crear una compañía de seguros, con un capital de cuatro millones de libras tornesas (un millón de pesos aproximadamente). El capital estaría dividido en cuatro mil acciones de mil libras cada una, al estilo de las compañías que Jacques Doerner había conocido en Cádiz. Este comerciante preveía conquistar un tercio de las primas obtenidas hasta ese momento por los aseguradores franceses, y calculaba el beneficio total del negocio en 6.287.000 libras, sin precisar la duración del ejercicio¹⁸. El proyecto de Jacques Doerner finalmente no vio la luz.

¹⁴ No sabemos cual fue el resultado de esta tentativa, pero sí conocemos que, al menos, en Cádiz (no dispongo de datos para Sevilla) parece que no hubo corredores especializados en seguros. Al final del siglo XVIII, podemos afirmar que hubo corredores que dedicaron una parte importante de su actividad a las negociaciones de pólizas, pero no llegaron a la especialización completa. No obstante, la idea de los portugueses sevillanos, y de los hombres de negocios extranjeros gaditanos del siglo XVII, latía todavía a finales del siglo XVIII, ya que en 1804 D. Manuel Cano Roxo solicita la creación de una correduría especial de seguros.

¹⁵ RAVINA MARTIN, M. *Ob. cit.*, pág. 488.

¹⁶ CARRASCO GONZÁLEZ, M.G.: *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)*, Madrid, Banco de España, 1996, pág. 170.

¹⁷ DORNIC, F.: *Ob. cit.*, pág. 327.

¹⁸ ZYLBERBERG, M. *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808*, París. Ministère des Finances, 1993. pág. 94.

Pero en estos años las compañías españolas de seguros ya dominaban el mercado asegurador gaditano. Las primeras compañías gaditanas documentadas datan de los años sesenta del siglo XVIII¹⁹. En efecto, al abrigo de experiencias similares en Holanda y en Francia, por estos años comenzaron a constituirse compañías de seguros en Cádiz. Entre 1791 y 1797 se constituyeron 75 compañías cuyos capitales acumulados ascendían a 25.340.000 pesos (128qs.). El fondo de estas compañías oscilaba entre los 70.000 pesos de la sociedad *Fontanés y Cía.*, y los 520.000 de la sociedad dirigida por Juan Bonneval y fundada en 1792. Sin embargo, lo más frecuente es encontrar capitales entre los 350.000 pesos y los 500.000 pesos²⁰. Se trata, en general, de compañías que, siendo personalistas por su concepción de la asociación, tienen su capital dividido en acciones, consiguiendo los partícipes, de hecho, tener su responsabilidad limitada al monto de la inversión. De esta forma logran incorporar un número mayor de socios que las colectivas y comanditarias. Estas sociedades compartieron el mercado asegurador con compañías colectivas que tradicionalmente venían manteniendo una actividad mixta: el comercio en general, actividades financieras y la contratación de seguros²¹.

Entre las compañías españolas de seguros constituidas en Cádiz, Barcelona o Bilbao a finales del siglo XVIII las que estaban dirigidas por extranjeros, no eran más que una pequeña minoría. Por tanto, se podría afirmar que por primera vez en la historia de la España moderna la presencia extranjera en las principales plazas comerciales españolas, y en un sector tan relevante económicamente como los seguros, fue secundaria²². No obstante, Pedro Sáenz de Tejada Hermoso, era pesimista a la hora de valorar el ramo de los seguros en España, y declaraba ante la Sociedad de amigos del País de Madrid que, a pesar de la existencia de compañías

¹⁹ A. M. Bernal encuentra la primera referencia sobre una compañía española de seguros en 1660 (BERNAL, A.M.: *La financiación...*).

A. García Baquero localiza el primer contrato de compañía de seguros en 1763 (GARCÍA BAQUERO, A.: *Sevilla y el Atlántico*, Sevilla, 1976).

²⁰ La *Compañía Española de Seguros Ntra. Sra. de la Encina*, dirigida por Manuel de Laraviedra hace constar en su escritura de constitución un capital de 500.000 pesos (128 qs.), la *Compañía Española de Seguros Santísima Trinidad*, dirigida por Ruperto López García, se funda con 350.000 pesos (128 qs.), y la *Compañía Española de Seguros Ntra. Sra. de Valvanera*, dirigida por *Carrasa Hermanos, Bernal y Cía.* con 400.000 pesos (128 qs.).

²¹ Entre 1797 y 1815, al menos seis compañías de comercio se dedicaron al negocio de los seguros. Una de ellas fue la compañía de *Comercio Terrestre y Marítimo Fontanés y Cía.*, cuyo contrato fue otorgado el año 1793 por dos socios, Francisco Xavier Gil y Pedro Antonio Fontanés. También eran compañías colectivas: *Campagne y Cía.*, establecida en 1815, *Gargollo Hermanos* (1806), *José Yzarve y D. Josef Peterrade de Dujourdaim* (1808), *D. José, D. Gregorio y D. Julio de Urruzuela* (1808), y la compañía de *D. Lorenzo y Rodríguez y sobrinos* (1817). (A.G.I., Consulados. Leg. 78).

²² ZYNLBERBERG, M: *Ob. cit.*, pág- 453.

españolas de seguros en Cádiz y Barcelona, muchos comerciantes de la península seguían utilizando las compañías de seguros extranjeras, más sólidas y que ofrecían, según él, unas primas más bajas²³. Lo cierto es que a estas alturas las investigaciones no nos permiten comparar los mercados españoles con los de Amsterdam, Londres o Rotterdam. Pero lo que queda suficientemente claro es que el negocio de los seguros alcanzó dimensiones considerables a finales de siglo, especialmente en Cádiz.

En 1786 el Ldo. D. Juan de Mora y Morales, asesor del Tribunal del Consulado, pone manifiesto este hecho e incluso va más lejos, afirmando que muchas de las compañías españolas de seguros se habían hecho un hueco en el mercado asegurador internacional. La importancia del sector exigía, por tanto, según Juan de Mora y Morales, una legislación específica sobre los seguros, y en particular una normativa para los seguros contratados con el resto de Europa²⁴.

El número de compañías de seguros seguiría incrementándose hasta final del siglo, para quedar reducidas finalmente a 22 compañías en 1805²⁵. Según el Conde de Maule la guerra con Inglaterra fue la causa directa de la ruina de 54 compañías de seguros, con unas pérdidas que él estima en unos quince millones de pesos²⁶.

CUADRO 1: NÚMERO DE COMPAÑÍAS DE SEGUROS QUE OPERARON EN CÁDIZ ENTRE 1793 Y 1807

Año	1793	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1803	1805	1807
Número	69	75	89	84	86	87	87	*	22	22

Fuente: *Almanak mercantil o Guía de comerciantes*.

*: sin datos

²³ SÁENZ DE TEJADA HERMOSO. P: «Memoria sobre el comercio leída en la Junta Central del Sábado 16 de Marzo de 1776» en *Memorias de la Sociedad Económica de Madrid*, t. II, Madrid, MDCCLXXX, pág. 30.

²⁴ Informe del licenciado D. Juan de Mora y Morales realizado en 1786 para el Tribunal del Consulado, en MAESTRO. M.: *El seguro durante el reinado de Carlos III*, Madrid. Ed., Caser. 1989.

²⁵ En 1786 el Ldo. D. Juan de Mora y Morales, asesor para asuntos de seguros del Tribunal de Consulado, constata el cambio cualitativo y cuantitativo en el asunto de la contratación de seguros. D. Juan de Mora dice: *Las experiencias, y los tiempos aumentaron la repetición de estos contratos: ya España, y principalmente Cádiz, acortó la necesidad de correr sus pólizas fuera del Reyno. La buena fe con que las ha seguido recomendó su firma, se extendió el número de aseguradores, y hallaron ya insensiblemente una especie de giro capaz de sostener cuerpos sociables, formándose Compañías tituladas Españolas de Seguros, hicieron al público sabedor de la solidez e importe de sus fondos, repartiendo impresos del número de acciones, accionistas y nombre de sus Directores...* El informe completo está recogido en la obra de M. MAESTRO: *ob. cit.* pág. 15.

²⁶ CRUZ y BAHAMONDE, Nicolás de la (Conde de Maule): *Viaje de España, Francia e Italia*, XIII, Cádiz. 1813.

Parece que el intenso desarrollo del negocio del seguro en Cádiz fue una consecuencia de la expansión comercial propiciada por los decretos del comercio libre. Cádiz seguiría siendo un centro mercantil importante, y continuaría actuando como intermediario entre Europa y América. El volumen de capitales existente en la plaza y sus redes comerciales consolidadas durante los años del monopolio no le restaron protagonismo. Y mientras hubo capital hubo aseguradores.

Si seguimos al *Conde de Maule*, él afirma que *El comercio de Cádiz en el año 1795 había llegado a tal punto de extensión que parece llenaba los deseos al más ambicioso. . . Esta opulencia comenzó a decaer con las guerras sucesivas. En los cinco años desde 1796 hasta 1801, que se hizo la paz con Inglaterra, fueron inmensas sus pérdidas.* La quiebra de cincuenta y cuatro compañías de seguros en esos años redujeron a una cuarta parte el número de aseguradoras en 1805²⁷. La guerra con Inglaterra y el bloqueo que sufrió el puerto de Cádiz, acabaron con el papel de intermediario que había jugado la plaza gaditana. Se interrumpieron los contactos con América, fuente de capitales, pero también disminuyeron las correspondencias europeas. La reducción de la contratación de seguros reflejada en el descenso del número de aseguradoras, que no sería compensada con los elevados premios del período 1797-1801, y la falta de liquidez debida a la asunción de excesivos riesgos, llevaron a la quiebra a esas compañías, y persuadieron a otras para no renovar su actividad aseguradora. La presión sobre el mercado de seguros gaditano ejercida por la guerra, y la competencia de otras plazas europeas, como Amsterdam, determinaron la situación en que quedó el negocio de los seguros a principios del siglo XIX.

3. LOS SEGUROS MARÍTIMOS EN CÁDIZ EN 1796

Como ya hemos señalado, para el año 1796 disponemos de una copia de las anotaciones realizadas por los corredores de lonja, entre las que se encuentran las pólizas de seguros contratadas ese año. Pero antes de pasar al análisis de los datos contenidos en dicho registro, vamos a hacer una serie de consideraciones sobre esta fuente documental. En primer lugar, hay que decir que el número total de corredores del número que actuaban como intermediarios en Cádiz, era de sesenta y uno. Los registros localizados pertenecen sólo a cuarenta y cinco de ellos, de los cuales cuatro se disculparon por no disponer de datos referentes al año 1796, debido a que problemas de salud les impidieron realizar su trabajo.

Los dieciséis restantes, hasta completar el total de corredores, no realizaron ningún tipo de actividad como intermediarios mercantiles pú-

²⁷ *La Real Compañía Terrestres y Marítimos establecida en esta Corte en la Corredera de San Pablo, inmediato al Banco Nacional, en consideración de haber cesado el mayor número de compañías de igual clase en los puertos y plazas de comercio anuncia al público que sigue asegurando riesgos marítimos... con el premio de interés más equitativo.* Postillon del Correo de Cádiz, 20 de octubre de 1797.

blicos, ya que en el libro de caja de la correduría no se recogen movimientos de veinte corredores entre el 31 de marzo de 1795, y el 23 de febrero de 1797²⁸. Abundan además en esas fechas denuncias sobre el desorden de la correduría gaditana y la falta de competencia de algunos de sus miembros²⁹. De todo lo cual se desprende que los registros localizados, recogen la totalidad de los seguros contratados por mediación de de corredor.

En segundo lugar, hay que advertir que los corredores de lonja no eran los únicos que intervenían como mediadores en Cádiz. Había corredores *libres*, no públicos, que son denominados en la documentación *zánganos, llovidos o intrusos*³⁰, y cuyo número superó en ocasiones el de los corredores numerarios³¹. Era relativamente fácil identificarlos, bien a través de las listas o padrones confeccionadas para los distintos barrios, donde hacían constar como actividad profesional la de *corredor*³², o bien a través de la *ronda* organizada por la Universidad de Corredores. La existencia de estos intrusos indica que las negociaciones en las que participaron los corredores de lonja, y de las que hemos podido conseguir una muestra, no eran las únicas que se realizaban en Cádiz.

De hecho, el aumento del número de compañías de seguros que se produjo a partir de 1780, hizo que otros colectivos se interesaran por la contratación de seguros. Así, en un memorial enviado a la Real Junta de Comercio y Moneda por el gremio de corredores gaditano en 1787, y reiterado en 1789, se culpa a los directores de las compañías aseguradoras de utilizar a sus dependientes *con cuio motivo ha entrado el abuso de ser rarísimo el negociante que se vale de corredor del número para hacerse asegurar, teniendo la facilidad de embiar las pólizas con qualquier dependiente, sin pagar corredor, o dando a aquellos la utilidad que debería tener este*³³.

Según todo lo expuesto, resulta difícil y arriesgado estimar el volumen de seguros contratados en el año 1796 a la luz de la documentación encontrada, aunque si podemos afirmar, que el volumen y el valor de los seguros que aportaremos en este artículo, deberían tomarse por defecto, en tanto que admitimos la existencia de otros intermediarios en la contratación de seguros además de los corredores, tal y como las fuentes documentales denuncian.

²⁸ A.G.I., Consulaos. Libro 1151.

²⁹ Hay varias referencias en la documentación sobre las dificultades por las que atravesaba la Universidad de corredores gaditana, aunque la más significativa corresponde a un plan de reforma de la corporación presentado en 1802, para el aumento del número de plazas. Los autores de este plan denuncian al Consulado que de los sesenta corredores existentes sólo hay 20 de calidad, pues otros 10 son ricos y comercian por su cuenta, 2 son tasadores de averías de frutos de Indias, 7 están ausentes o avocindados en otras poblaciones, 17 son viejos que superan los sesenta años y por tanto están imposibilitados, y 4 son ineptos por no haber tenido práctica en el comercio (A.G.I., Consulados, leg. 1754, n.º. 58).

³⁰ A.G.I., Consulados. leg. 1754.

³¹ Por ejemplo, en 1767 la Diputación de la Universidad de Corredores de Cádiz publicó una lista de 160 *corredores intrusos*. A.G.I., Consulados, leg. 1767.

³² A.G.I. Consulados, leg. 1754.

³³ A.G.I., Consulados, leg. 1755.

En cuanto a la cronología, la elección del año 1796 para la realización de esta investigación, no ha sido en modo alguno voluntaria. Los registros de corredores encontrados pertenecientes a ese año, son los únicos de los que hasta el momento se tiene noticia para la ciudad de Cádiz. Así, mientras que en otras plazas comerciales españolas, con gremios de corredores más antiguos y consolidados como Barcelona o Valencia ³⁴, se han conservado sus libros, en Cádiz no hemos encontrado referencias a ellos. Las razones habría que buscarlas en la falta de una normativa sobre su depósito y en la introducción un tanto tardía de la costumbre de llevarlos (segunda mitad del siglo XVIII). En cualquier caso, parece que, al igual que la mayor parte de los libros de contabilidad de los comerciantes gaditanos, los registros de corredores se han perdido.

Por tanto, no nos es posible cotejar los datos del año 1796 con fechas anteriores o posteriores, por lo que el análisis que aquí presentaremos puede pecar en muchos aspectos de ser sólo una fotografía del negocio asegurador gaditano.

Conviene también advertir, que el año 1796 ofrece ciertas peculiaridades derivadas de su excepcionalidad comercial, por ser un año de entreguerras. Es decir, Cádiz, en ese año seguía siendo «un enclave comercial dedicado en gran medida a la reexportación de manufacturas europeas y a la exportación de productos agrícolas españoles» ³⁵. Durante casi todo el siglo XVIII, y aun desde 1778 la plaza gaditana mantuvo su status monopolístico y el volumen de su comercio en los intercambios con América. Sin embargo, la guerra contra la Francia revolucionaria (1793-95) significó el principio del deterioro de la situación. Durante ella, las llegadas de dinero y mercancías coloniales se mantuvieron en niveles aceptables, pero las reexportaciones a las colonias se vieron seriamente afectadas por el conflicto. Firmada la paz con Francia, y hasta el comienzo de las nuevas hostilidades, ahora con Inglaterra (5 de octubre de 1796), la recuperación fue importante, hasta el punto de que en 1796 en una *Representación* del Comercio de Cádiz enviada al rey, el 18 de agosto de 1800, se dice que en ese año se verificó en Cádiz *un despacho extraordinario, por haberse aprovechado entonces este comercio para dar salida y movimiento a los caudales existentes de propiedades extrañas de Indias y de Europa, que estaban puestos a su cuidado* ³⁶.

Así pues, 1796 parece ser el año de inflexión entre dos períodos bien definidos: uno de tendencia creciente en la actividad mercantil, y otro representado por una tendencia general hacia la contracción ³⁷. Por tanto, los datos que aquí ofrecemos sobre volumen y valor de los seguros hay que insertarlos en un con-

³⁴ RÍOS SEGARRA, E: *Corretajes, correduría y corredores en la Valencia de finales de la Edad Moderna*, Madrid, 1997.

³⁵ CUENCA ESTEBAN, J.: «Comercio y Hacienda en la caída del Imperio español, 1778-1826», en FONTANA, J. (ed.): *La economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio y Colonias*; Madrid, 1982, pág. 405.

³⁶ TINOCO RUBIALES, S. *Ob. cit.*, pág.337.

³⁷ Véase GARCÍA-BAQUERO, A.: *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, 1972, págs. 123-128.

texto de recuperación comercial propiciado por la puesta en circulación de las mercancías almacenadas durante la guerra con Francia. En tales circunstancias, es posible que desde el punto de vista de la contratación de pólizas de seguros las cifras sean más elevadas de lo normal.

Respecto a la morfología de los registros, aunque casi todos los corredores recogen los mismos datos, hay variaciones en algunos de ellos que, en el caso de los seguros, nos obliga a establecer a la hora de definir los trayectos, la categoría de indeterminado, ya que algunos no declararon el viaje asegurado. En otras ocasiones se observan alteraciones en el orden temporal del registro, probablemente debidas a que la copia no se estaba haciendo de un libro, sino de papeles sueltos que no estaban ordenados previamente.

Con estos datos, y los obtenidos de las fuentes notariales podremos entender el análisis de los riesgos cubiertos por los seguros, el objeto del contrato de seguro, el viaje asegurado y al mismo tiempo conocer quienes eran los aseguradores y quienes los asegurados.

3.1. La póliza del seguro

Ya en el siglo XVIII las pólizas contenían un formulario impreso³⁸ dejándose en blanco los espacios donde debían escribirse los nombres de los contratantes, el tipo de seguro, la cantidad asegurada, y la prima devengada. Al final, se añadían cláusulas manuscritas específicas sobre modificaciones de última hora del contrato.

En Cádiz el privilegio de imprimir, tanto las pólizas como los *conocimientos*, lo tenía en 1795 el impresor Pedro Gómez de Requeña³⁹.

Para suscribir un seguro el asegurado no solía dirigirse directamente a la compañía de seguros. Solicitaba los servicios de un *corredor*, al que explicaba sus necesidades. Según estas, el corredor le informaba sobre las compañías de seguros más idóneas. Por ejemplo, los corredores sabían que la compañía de seguros marca J.P.H., dirigida por D. Tomás Xavier García de Luna no firmaba pólizas sobre *casco y quilla* de ningún barco y tampoco aceptaba seguros para viajes con Europa. O que D. Florencio Josef Ceruti, según los estatutos de la compañía de seguros que dirigía, tenía prohibido firmar pólizas que comprendiesen el viaje redondo (de ida, estada, y vuelta) de cualquier navío, debiendo firmar por separado los seguros de cada viaje debido a *el perjuicio que puede inferirse a la compañía en la larga duración*. No obstante, se exceptuaban las embarcaciones que servían de Correos porque *estos buques son yentes y vinientes, y se demoran muy poco tiempo en los puertos*⁴⁰.

³⁸ Desde el siglo XVI distintas ordenanzas sobre seguros establecían un modelo de póliza. En las Ordenanzas de seguros de Burgos de 1538 y 1546 se hace referencia a un modelo de redacción del contrato. Estas ordenanzas y las de Sevilla de 1556 sirvieron como base a la póliza oficial del comercio español de Brujas. Ordenanzas posteriores como las de Bilbao de 1737 también contienen un modelo de contrato.

³⁹ A.M.C., Actas Capitulares, T. 10.151, Cabildo de 12-01-1795.

⁴⁰ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 4.546, f. 128.

Firmada la póliza por ambas partes comenzaba a correr el riesgo: *desde el punto en que la nao se haga a la vela, hasta pasadas veinticuatro horas de haber fondeado en el puerto de destino* para el caso de los seguros sobre casco y quilla, o *desde que principiase la carga en este puerto hasta que se hubiese hecho la descarga*⁴¹ en el de destino, para aquellas pólizas que cubrían los fletes o las mercancías.

El precio del seguro era la prima o premio que el asegurado abonaba al contado⁴² en el momento de firmar la póliza⁴³. No obstante, la forma de efectuar el pago se podía modificar en función de lo pactado entre las dos partes, y de ello debía quedar constancia en el documento. Las variaciones más frecuentes afectaban a los seguros suscritos para los viajes con América. En ellos el asegurado tenía un plazo de seis meses, a partir de la fecha de la póliza, para hacer efectivo el pago de la prima. En otras ocasiones, el premio se exigía al vencimiento de los riesgos⁴⁴, con lo que en caso de siniestro era descontado del montante de la indemnización.

3.2. Número y valor de los seguros contratados

El número de pólizas asentadas por los corredores en 1796 fue de 2.083, y el capital asegurado ascendió a 188.515.529 reales de plata, es decir, 23.564.441 pesos (128 qs.). El valor medio asegurado por póliza fue de unos 90.502 reales de plata, pero los valores oscilaron desde un mínimo de 560 reales de plata en que aseguraron mercancías la Casa de negocios de Simón y Ludendorf, entre Cádiz y Hamburgo; y la póliza de 1.700.000 reales de plata que contrató F. Álvaro Benito entre Bilbao y Londres.

Aunque nos faltan referencias relativas a los seguros concertados en otros años, y en otras plazas comerciales, es posible observar, no obstante, como Cádiz se ha convertido en un mercado de seguros que al menos cubre las necesidades de su comercio, y que al mismo tiempo absorbe una parte (que no podemos cuantificar, ni calificar) de la contratación de seguros de otras plazas nacionales como Sevilla, Málaga, Bilbao, La Coruña, Barcelona o Santander, y de puertos americanos, como La Habana, Veracruz o Cartagena de Indias.

⁴¹ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 4.547, f. 1928.

⁴² Las pólizas suscritas para viajes con puertos europeos solían pagarse al contado a la firma del seguro.

⁴³ A finales del siglo XVII, en Cádiz, la práctica era no cobrar por anticipado, por eso los mercaderes extranjeros intentaron reformar esta práctica imponiendo el cobro antes de entrar en vigor el contrato. RAVINA, M., *Ob. cit.* pág. 509. En Mallorca el premio se cobraba siempre en el momento de hacer el contrato. PONS PONS, J., *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, Mallorca, 1996.

⁴⁴ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 4547, f. 2247.

Póliza firmada por Juan Bautista Siacaluga, de orden de D. Francisco de Lima de Lisboa, sobre 9.412 pesos de azúcar, algodón, tabaco, cueros al pelo y buey salado, desde Bahía de Todos los Santos a Lisboa, al 6%.

El número de pólizas contratadas ajenas a Cádiz (Cuadro 2), se sitúa en torno al 30% y el capital asegurado en ellas es de un 33,4 % respecto del total. Estos porcentajes están en consonancia con el hecho de que un 27,3 % de las pólizas están realizadas *por orden*, es decir, a través de correspondientes en Cádiz de los asegurados. Y de ellas solo un 3% fueron contratadas por comerciantes o individuos residentes en Cádiz.

Esta elevada contratación de seguros para viajes en los que Cádiz no es, ni tan siquiera, escala, nos puede ilustrar, en cierta forma, sobre la situación favorable que vivía el mercado de seguros de Cádiz. Del mismo modo la elevada contratación para trayectos con origen y destino en Cádiz, nos muestran la actitud favorable de los comerciantes residentes en Cádiz hacia este mercado asegurador, que les permitía disponer de una oferta *a mano* sin necesidad de acudir a centros aseguradores tradicionales como Amsterdam o Londres.

CUADRO 2: Número y valor de las pólizas de seguro contratadas en Cádiz según el viaje.

	Número de pólizas	Valor (reales de plata)	Valor medio (reales de plata)	Desviación (reales de plata)
Con destino en Cádiz	804	56.804.641	70.652	122.138
Con origen en Cádiz	688	63.895.345	93.277	145.814
No pasan por Cádiz	545	62.988.436	238.592	528.510
No consta el trayecto	32	3.763.667	117.614	144.633
Con escala en Cádiz	14	1.063.440	132.930	135.686
Totales	2.083	188.515.529	90.502	215.356

Si acudimos ahora al cuadro 3, en el que se presenta la distribución de las escrituras según el valor del seguro contratado, observaremos como la impresión inicial que se obtiene de los datos absolutos y sus medias, enmascara la realidad. En este cuadro se pone de manifiesto la tendencia indiscutible que prima los seguros de tipo bajo y medio, sobre las de muy alto valor. Efectivamente, el 52% de los seguros contratados lo son cubriendo valores inferiores a los 50.000 reales de plata, y el 35 % de las pólizas contienen seguros por debajo de los 30.000 reales. A medida que aumenta el valor de los seguros, especialmente a partir de los 300.000 reales, el número de pólizas contratadas disminuye apreciablemente: sólo el 4,6% de ellas cubrieron valores superiores a esos 300.000 reales, y sólo el 0,6 sobrepasaron los 800.000 reales.

CUADRO 3: Número de seguros contratados según el valor asegurado.

Valor asegurado (en reales de plata)	Número de Pólizas	%	Total contratado (reales de plata)	Valor Medio
HASTA 10.000	196	9,4	1.256.083	6.408
20.000	246	11,8	3.630.828	14.759
30.000	286	13,7	6.955.275	24.319
40.000	177	8,5	6.016.596	33.992
50.000	179	8,6	7.900.385	44.136
60.000	119	5,7	6.550.845	55.049
70.000	112	5,4	7.212.647	64.398
80.000	79	3,8	5.850.240	74.053
90.000	91	4,4	7.565.374	83.135
100.000	72	3,4	6.883.126	95.598
200.000	317	15,2	44.041.001	138.930
300.000	108	5,1	25.679.064	237.769
400.000	28	1,3	9.544.941	340.890
500.000	26	1,2	11.322.511	435.481
600.000	14	0,6	7.731.641	552.260
700.000	12	0,5	7.755.600	646.300
800.000	5	0,2	3.646.568	729.313
MAS DE 800.000	12	0,5	15.508.800	1.292.400

3.2. Viajes contratados en las pólizas de seguro.

Los puertos que tocan los buques en los viajes asegurados se reparten mayoritariamente entre Europa, América española y África, aunque no faltan los viajes que tienen por origen o destino puertos de Norteamérica como Boston (3 pólizas), Filadelfia (5 pólizas) o Nueva York (6 pólizas), y de las Indias Orientales (una póliza entre Surinam y Amsterdam, y otra entre Surinam y Rotterdam).

CUADRO 4: Seguros contratados en 1796 para trayectos en los que se implican puertos de la América española, Europa y Africa.

	Número de Pólizas	%	Valor (reales de plata)	%
EUROPA	1.738	84,9	151.509.395	80,3
AMÉRICA ESPAÑOLA	253	12,1	28.285.357	15,1
AFRICA	60	2,9	4.957.110	2,6

Los seguros contratados con destinos en Europa son los más numerosos, un 84,9% y representan un 80,3% del valor asegurado. Estos datos reflejan la posición de intermediario comercial del puerto de Cádiz como reexportador de productos americanos y de capitales a los centros industriales europeos.

Las pólizas se contrataron sobre todo con las plazas del norte de Europa, especialmente Hamburgo y Altona, Ostende, Londres y Amsterdam. En el Mediterráneo los seguros cubrían sobre todo viajes con destino en Génova y Marsella ⁴⁵.

Los seguros con América representan un 12,1% del número de pólizas contratadas, lo que significa un 15,1% del capital asegurado en ese año ⁴⁶. Las áreas mejor representadas son el virreinato de Nueva España (Cádiz-Veracruz-Cádiz), el Caribe y Venezuela, aunque existen algunas diferencias sustanciales, en el valor de lo asegurado, entre los viajes de ida y los de vuelta, debido seguramente a que no se recogieron todos los seguros que se suscribieron sobre los navíos para el viaje de ida ⁴⁷. Así por ejemplo, mientras el número de pólizas que cubrían el viaje Cádiz-La Guaira/Caracas era de 6 (2,3%) y el capital asegurado 560.000 reales de plata (1,9%), La Guaira/Caracas-Cádiz era cubierto por 22 pólizas (8,4%), y un valor de 4.574.614 reales de plata (16,2%).

Según los destinos, los valores relativos tanto del número de pólizas como del capital asegurado eran más elevados para los viajes con origen en América, lo que podría indicar aquí una balanza favorable a las diferentes regiones americanas. Esta afirmación puede observarse en el caso de los

⁴⁵ Cuadro I del apéndice.

⁴⁶ Cuadro II del apéndice.

⁴⁷ Aunque he cruzado los datos proporcionados por los expedientes de evaluación de los navíos, con los seguros marítimos anotados por los corredores, en algunos casos no hemos encontrado el registro relativo a determinados dueños de navíos para el viaje de ida, quizás porque intervinieron en la contratación otros mediadores. Por ejemplo, el navío *San Rafael*, alias *El Vigilante* fue valorado en 24.470 pesos (128 qs.) lo que significaba que su dueño D. Gabriel de Santa Cruz quedaba autorizado para asegurar la nave por ese valor para el viaje a Veracruz. Sin embargo, en los registros de corredores sólo aparece recogida la póliza para el viaje de Veracruz a Cádiz por la misma cantidad en que había sido valorado el barco.

seguros de ida y vuelta a La Guaira/Caracas. Mientras que desde Cádiz salieron para La Guaira 7 buques ⁴⁸ en 1796, entraron procedentes de ese puerto 31 barcos ⁴⁹. De España se importaban sobre todo manufacturas, fundamentalmente textiles y herramientas para la agricultura. A cambio, Venezuela ofrecía por un lado productos de su agricultura de plantación, como cacao, tabaco y algodón, y por otro los caudales procedentes de las reexportaciones, y obtenidos de Nueva España a través de los intercambios comerciales ⁵⁰. Estos últimos según el *Postillón del Correo de Cádiz*, se evaluaron en 8.588 pesos fuertes y siete reales, en oro, plata acuñada y en barras, y alhajas en 1796 ⁵¹.

Los puertos que con más frecuencia aparecen en las pólizas son Veracruz, La Habana, Lima y La Guaira/Caracas. Los datos disponibles sobre exportaciones desde Cádiz para el año 1796, nos permiten observar como estos tres puertos representaban el 14,25%, 17% y el 6,5% de las salidas de buques para ese año, así como el 13,75%, 16,25% y el 6,5% del tonelaje total ⁵².

Con Africa se contrataron sólo el 2,8% de las pólizas y el 2,6 del capital. Los puertos a los que se solía viajar son Mogador, Darbeida y Safi ⁵³, y dominan las pólizas, tanto en número como en valor, cuyo viaje tiene su origen en los distintos puertos africanos.

4. LOS RIESGOS CUBIERTOS POR LOS SEGUROS

El seguro marítimo cubría todos los riesgos, exceptuando aquellos que se acostumbraba a su no cobertura en términos generales, y que suelen ser diferentes según las plazas. En Cataluña, la cobertura del seguro evolucionó desde las tres cuartas partes del valor asegurado, pasando por los siete octavos, hasta que en el siglo XVIII llegó a cubrir el 98% de las mercancías aseguradas. En 1598 las ordenanzas de seguros de Amsterdam, confirmadas en 1744, 1756 y 1775, sólo admitían el seguro sobre el 90% de lo asegurado. En Rotterdam, por las mismas fechas la cobertura del seguro era de los siete octavos del valor asegurado, y en Middelburgo del 50% ⁵⁴. No obstante, si no se declaraba el valor de

⁴⁸ ALFONSO, M.: *La Flota gaditana del libre Comercio, 1778-1828*. Tesis doctoral inédita, Sevilla, 1996, pág. 382.

Parece que sólo efectuaron finalmente el viaje cinco navíos. El bergantín *La Ascensión del Señor* (195 ton.) se perdió en el caño de Trocadero mientras esperaba que se cerrara su registro. La fragata *Nuestra Señora del Camino*, alias *El Néstor* (190 ton.) no llegó a salir y permaneció en Cádiz hasta 1802 en que viajó, a Veracruz. *Ibidem*, págs. 379-380.

⁴⁹ *Postillon del Correo de Cádiz*, 1797, 6 de enero.

⁵⁰ NESTARES PLEGUEZUELO, M. J.: *El comercio exterior del Oriente Venezolano en el siglo XVIII*, Universidad de Almería, Almería, 1996.

⁵¹ *Ibidem*

⁵² ALFONSO, M.: pág. 382.

⁵³ Cuadro III del apéndice.

⁵⁴ SPOONER, F.C.: *Risk at Sea. Amsterdam insurance and maritime Europe, 1760-1780*. Cambridge U. Press, 1983, pág. 118.

la mercancía objeto del seguro entonces, en Amsterdam, sólo podía asegurarse el 10% y en Midelburgo el 20%. En Bilbao según las Ordenanzas de 1737, el dueño del navío debía correr riesgo sobre un quinto del valor del mismo ⁵⁵. En cambio, las mercancías podían asegurarse en su totalidad, y si se enviaban a América, se autorizaba a asegurar a la vuelta, además del valor declarado, hasta un 25% *por vía de ganancias* ⁵⁶. Según las Ordenanzas de Sevilla de 1556 sólo se podían tomar seguros por los dos tercios del valor de la nave, aunque en realidad se solía asegurar por el valor total de la nao incluyéndose también los gastos de carena, rancho, etc. ⁵⁷. El Consulado sevillano a la vista de las elevadas inversiones que precisaban las expediciones a América, y que los maestros y dueños de navíos corrían excesivos riesgos al no poder asegurar un tercio del navío, propuso una nueva regla de aseguración en 1767, ordenando que de la cantidad en que se asegurase el navío, había de bajarse el importe de los créditos recibidos a riesgo. Con ello se pretendía evitar el fraude que se producía al combinar los préstamos a riesgo y los seguros ⁵⁸.

En el siglo XVIII resultaba todavía difícil prever los riesgos. Los directores de las compañías de seguros calculaban las escalas y precios de los riesgos basándose en su experiencia, y los accionistas confiaban, en su destreza y perspicacia a la hora de abrir pólizas ⁵⁹.

No obstante, en los contratos de constitución de las compañías de seguros se fijaban los límites de las cantidades a asegurar por acción, estableciéndose al mismo tiempo los riesgos mínimos que se cubrían y los criterios a seguir para fijar el precio de los premios. Así, se tenía en cuenta si eran tiempos de paz o de guerra, la época del año en que se realizaba el viaje, el tipo de embarcación, si viajaba sola o en convoy de barcos de guerra, los puertos desde los que se iniciaba el viaje y a los que se dirigía, etc.

Sobre el precio de los seguros las fuentes disponibles son bastante parcas. Las referencias fragmentarias que tenemos sobre premios de seguros, provienen, en primer lugar de la publicación de las primas de los seguros que hizo la compañía J.P.H., dirigida por D. Thomás

⁵⁵ *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de Bilbao*, Año 1737, reimpresas en 1769. Imp. Viuda de D. Manuel Fernández. Madrid. Capítulo 22, n.º 9.

⁵⁶ *Ibidem*. n.º 7 y 8.

⁵⁷ A través de los expedientes de avalúo de los navíos que obtuvieron registro para viajar a América se observa como se autoriza al dueño, no sólo a tomar seguros sobre la totalidad del valor del navío, sino que se permite suscribir seguros que cubran los gastos ocasionados por la carena, la compra de jarcia, etc. A.G.I. Consulados, leg. 889.

⁵⁸ BERNAL, A.M.: *La financiación ...*, págs. 339-340.

⁵⁹ D. Juan de Mora y Morales dice al respecto que *han conseguido los Directores de estas sociedades, adornarse, y perfeccionarse en aquellos principios sobre que se necesita estudiar para resolverse a firmar una póliza, y fixarle el premio, y condiciones, pues precisa saber en la extensión posible las situaciones de todos los puertos de América y Europa; las estaciones más o menos arriesgadas para sus navegaciones; la proporción que en ellos hay para las arribadas que sean inexcusables; las qualidades provinciales de los buques; el estilo que comunmente sigue en la más o menos dotación de oficiales, y tripulación, la actividad, y pericia náutica, característica de las Naciones...* MAESTRO M.: *Ob. cit.*, pág. 15.

Xavier García de Luna, el 1 de diciembre de 1801, en una junta de accionistas ⁶⁰. Este documento, aunque tardío es representativo de las precauciones que se vio obligada a tomar una compañía de seguros después de las pérdidas sufridas durante los años posteriores a la guerra con Inglaterra. Y en segundo lugar, disponemos de las *cartas de pago y abandono* firmadas por los asegurados en el momento de cobrar las indemnizaciones por siniestro. Estas escrituras, constituyen una fuente alternativa ideal para conocer las cuotas de las primas aplicadas, y las variaciones de estas, en función de la modificación de los riesgos.

Utilizando las listas de primas (*Preis-courant*) publicadas en Amsterdam entre 1760 y 1780 Spooner establece una tipología concreta de los riesgos posibles. Según este autor el precio del seguro dependía de cuatro factores: la estacionalidad, la distancia, la estructura del mercado y uno más aleatorio que estaba representada por las circunstancias de guerra o paz. Aplicaremos ahora esta misma tipología a las pólizas gaditanas.

En primer lugar, para evaluar el precio de los seguros se tenía muy en cuenta el *movimiento estacional*. El mercado de seguros estaba determinado por el ciclo dominante de las cosechas. Cada mercancía tenía sus épocas para viajar y sus períodos de despacho y colocación en los mercados. Así, por ejemplo, las consignaciones de granos viajaban mejor en marzo y abril y en septiembre y octubre. Estas periodicidades limitaban considerablemente la liquidez porque las compras se solían hacer en noviembre y diciembre, para entregarse en abril-junio ⁶¹. La firma de pólizas de seguros en Cádiz, estaba también asociada a un cierto ritmo estacional (Cuadro 5). Así, la primavera (abril-junio), concentraba el 25,5% de las pólizas, mientras que los meses del verano son los de mayor contratación de seguros, un 32,3%. Estos períodos emergentes de la contratación, son consecuencia de la demanda de seguros para los viajes desde el norte de Europa a Cádiz, ya que las casas de negocios prefieren, para hacer sus recorridos, los meses estivales, disminuyendo su actividad en los meses invernales ⁶². Sin embargo, en los viajes desde Cádiz al resto de Europa la contratación se mantiene más constante.

Para los viajes a América (Cuadro 6), la contratación es prácticamente continua a lo largo del año, aunque muy irregular. Esta irregularidad, con los máximos en los meses de agosto y septiembre, puede responder al inminente peligro de declaración de guerra que se cierne y, por tanto, a las expectativas por parte del comercio ante las posibles subidas de las tasas de los seguros. El miedo a las represalias derivadas del conflicto con Inglaterra, es la causa principal que aduce M. Alfonso también para explicar el mayor número de navíos que zarparon en el mes de mayo ⁶³, y que podría haber provocado ese tercer máximo en la contratación de pólizas de seguros.

⁶⁰ Véase el Documento 1 que se reproduce en el apéndice.

⁶¹ SPOONER, F.C.. *Ob. cit.* pág. 120.

⁶² Cuadro IV del apéndice.

⁶³ ALFONSO. M.: *ob. cit.* pág. 783 y ss.

Por tanto, no parece existir una clara estacionalidad en el ritmo de contratación de los seguros con América, debido, parece ser, a la distorsión que introduce la futura guerra. Sin embargo, las compañías de seguros, para los viajes a América, si tenían en cuenta a la hora de determinar los riesgos que estaban dispuestos a asumir, dos ciclos estacionales. Durante la primavera y el verano, las cuotas por acción en las pólizas de seguros sobre casco y quilla, sobre frutos, o sobre plata y oro, eran las más elevadas, es decir que durante estas épocas del año las aseguradoras estaban dispuestos a correr los mayores riesgos. Por ejemplo, la compañía dirigida por Juan Delgado y Castro establecía como cuota máxima 300 pesos por acción *desde primero de marzo hasta fin de agosto, sobre cualesquier frutos o efectos, y 150 pesos desde primero de septiembre hasta fin de febrero, también sobre frutos o efectos.* Para las pólizas sobre casco y quilla la cuota era de 150 pesos *en la temporada de verano y de 75 en la temporada de invierno.*

En los meses estivales, por tanto, la contratación de seguros se mantenía estable, lo que daba a los aseguradores y corredores la posibilidad de vivir con unas probabilidades más o menos fijas.

Spooner constata como en estos dos períodos de máxima contratación las primas son las más bajas del año y, al mismo tiempo, observa como mientras la contratación de seguros en los viajes desde Amsterdam a los puertos del sur de Europa y del Mediterráneo, se mantiene durante todo el año, la contratación de seguros con los puertos de Báltico se relentiza en los meses invernales, al aumentar entonces las incertidumbres.

CUADRO 5: Estacionalidad en la contratación de seguros en 1796.

Mes	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	sep- tiembre	octubre	noviem- bre	diciem- bre
Nº.	132	180	129	185	178	170	223	220	230	194	153	88
ÍNDICE	77	105	75	108	104	100	131	129	135	114	90	51

CUADRO 6: Estacionalidad en la contratación de seguros con América en 1796.

Mes	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	sep- tiembre	octubre	noviem- bre	diciem- bre
Nº.	19	23	21	16	26	18	17	28	34	16	22	13
ÍNDICE	90	109	100	76	123	86	81	133	162	76	104	62

La falta de asientos de pólizas de seguros relativas a otros años nos impide saber si la brusca bajada en la contratación de seguros durante el mes de diciembre es una tendencia normal debida al ciclo estacional, o es consecuencia de la recién iniciada guerra con Inglaterra. No obstante, una cosa sí es cierta, el año 1796 no va a soportar el volumen de tráfico del año anterior, ni en número de barcos, ni en capacidad. La dinámica de los primeros meses del año quedó congelada a partir de octubre a raíz de la nueva conflagración bélica. Inmediatamente se detectarán las repercusiones en el transporte de ultramar, debido sobre todo a la interrupción de las salidas, a los apresamientos de buques y a los retrasos y cancelaciones de los registros abiertos en los meses anteriores. Así, en el mes de noviembre se registrará únicamente una salida para América, y ninguna en diciembre. Al mismo tiempo, los valores de las mercancías transportadas a bordo de las 105 embarcaciones que obtuvieron registro también serían inferiores a las del año anterior ⁶⁴.

El premio aumentaba en proporción a *la distancia*. Cuanto más alejado fuera el seguro contratado desde el puerto de origen más difícil era obtener información y protección para los navíos. Un seguro de Santa Cruz de Tenerife a La Habana, sobre mercancías costaba un 2% del valor asegurado, mientras que desde Bilbao, la prima ascendía a un 8,25% para las mismas fechas. De Cádiz a La Habana, Cartagena, Honduras y Veracruz, la prima era de 3,5%, mientras que desde cualquier puerto de Cataluña a esos mismos destinos ascendía a un 5%. Por tanto, la distancia era un importante determinante del precio del seguro. Sin embargo, junto a ella existían otros factores que por dificultar o facilitar el viaje, podían encarecer o abaratar las primas. Me refiero a los vientos y corrientes favorables. Así, independientemente de que la distancia es considerablemente mayor desde Bilbao, lo cierto es que la navegación entre Tenerife y La Habana se beneficia de los vientos alisios. Otro factor que ampliaría también los riesgos es la distancia a la costa, ya que las aguas litorales añadían dificultades y riesgos que disminuían una vez que se adentraba el navío en alta mar.

Para la distancia cero también había riesgos considerables. Este estado preliminar de riesgos costaba en Amsterdam 3/4%, y en Cádiz estaba en torno al 1/2%. Además las maniobras de entrada y salida del puerto exponían al barco a riesgos especiales. Así, las escalas, por ejemplo, se cargaban con un 1/2 % o un 1% más *por el riesgo que se aumenta en la entrada y salida* ⁶⁵. La mala conservación

⁶⁴ FISHER, J. R.: «Imperial Free Trade and the Hispanic Economy, 1778-1796», en *Journal of Latin American Studies*, n.º. 13(1981), pág. 51.

⁶⁵ A.G.I. Consulados, leg.78. n.º. 84.

«Quando el seguro se hiciese sobre buque con destino de escala en un Puerto de América para otro, como para La Habana con escala en Puerto Rico, uno por ciento más sobre los efectos cargados para la Habana, por el riesgo que se aumenta en la entrada y salida de Puerto Rico».

«Si los buques con destino (en España) hiciesen escala o llegada en cualquiera de los Puertos intermedios 1/2% más».

de canales y amarraderos y la falta de prácticos competentes, junto a una climatología muchas veces adversa, fueron también causa de numerosos siniestros.

A *la guerra* se deben precisamente los excesivos incrementos de los premios. El riesgo principal durante los tiempos de guerra era ante todo el apresamiento. Las hostilidades con Francia primero, y luego contra Inglaterra fueron la causa directa de la pérdida de muchas embarcaciones, que caían en manos enemigas capturadas por buques de sus Armadas, o por corsarios particulares de ambas potencias enemigas. Como consecuencia, de este aumento coyuntural de los riesgos, los aseguradores solían fijar unos sobrepremios que variaban según factores tales como la identidad del país beligerante, o las circunstancias del viaje (si el barco navegaba en solitario o en convoy de navíos de guerra). Además, durante los períodos bélicos las aseguradoras limitaban los riesgos reduciendo a la mitad las cuotas por acción en las pólizas.

Los premios suplementarios por guerra, afectaron también a los préstamos marítimos contratados en estos años. Así, si las hostilidades eran con Francia, el premio podía incrementarse en un 8% sobre el principal; pero si las hostilidades eran con Gran Bretaña esa sobreprima se elevaba al 16%. Para los seguros, los incrementos no eran fijos, pues dependían también de otras circunstancias. Un seguro de Hamburgo a Inglaterra en condiciones normales, costaba 3 1/2%, pero si el viaje tenía lugar en plena guerra con Inglaterra entonces la prima era de 6 1/2%. Veamos otro ejemplo, el trayecto Cádiz-Londres asegurando mercancías costaba en 1796 un 8% si el viaje se hacía en solitario, pero si estallaba la guerra antes de la salida del navío, la prima era de 16%, y si el navío viajaba en convoy el premio se reducía a un 5,25%.

Los rumores de ruptura con Inglaterra comenzaron muy pronto. En junio de 1796 D. Nicolás de Bahamonde, Conde de Maule escribe a Chile confirmando los temores que hay entre el comercio de una próxima guerra con Inglaterra, y como consecuencia de ello anuncia una súbita subida de los seguros⁶⁶. En agosto comenzarían las hostilidades. Y a principios de diciembre, el Conde ya aconseja modificar las cuotas de guerra de los seguros a la mitad de la cantidad que con anterioridad se había señalado⁶⁷. Las repercusiones de la guerra no se harían esperar, y en enero de 1797 se constata ya la subida efectiva de los seguros, que según el Conde se sitúan entre el 30% y el 40%⁶⁸.

⁶⁶ *Fuentes para el estudio de la colonia. Epistolario de D. Nicolás de la Cruz y Bahamonde, primer Conde de Maule*, Santiago de Chile, 1994, Carta n.º 71, fechada el 7 de junio de 1796.

Carta de 16 de septiembre de 1796: «Aquí todos son preparativos de guerra contra Inglaterra..., el 24 de agosto quitaron en ésta los timones a todos los buques ingleses apresando en un castillo a su tripulación. . . Últimamente están llamando a muchos comerciantes, les hacen hacer el juramento del siglo de no revelar nada, y después son interrogados, según se ha traslucido, sobre sus pagarés. etc. Como estas propiedades de las confianzas de los particulares son tan sagradas, alguna desazón causan estas cosas al comercio, por las malas consecuencias que arrastran».

⁶⁷ *Ibidem*. Carta n.º 92 fechada el 2 de diciembre de 1796.

⁶⁸ *Ibidem*. Carta de 20 de enero de 1797: «La guerra parece que no terminará ni en un año y medio; por consiguiente si los géneros no han subido ahí mucho (*en Chile*) la especulación de comprarlos en vuestra merced (*José Antonio Antúnez*) será acertada; de aquí tampoco pueden ir, porque los puertos los tenemos bloqueados de los ingleses, y además los seguros están en 30 a 40 % y sobre todo las ropas carísimas».

Las aseguradoras ante los rumores que circulaban, desde mediados de 1796, de guerra con Inglaterra, pactaron en sus pólizas sobrepremios para el caso de conflicto. Sin embargo, las escaramuzas y las hostilidades entre las dos potencias se iniciaron antes de que la declaración formal de guerra se produjera. Se hizo entonces necesario, establecer una fecha límite a partir de la cual correrían los sobrepremios acordados en las pólizas. La primera vez que se planteó esta cuestión fue en marzo de 1797. Sin embargo, hasta el 5 de abril de ese año no se tomó una resolución. Según el acuerdo de los directores de las compañías de seguros a partir del 15 de septiembre de 1796 entrarían en vigor los sobrepremios tanto para los navíos que habían sido apresados, como para los que hubieran llegado a salvamento después de esa fecha ⁶⁹.

Las compañías aseguradoras establecieron igualmente premios para los seguros de súbditos de naciones en guerra. Tal fue el caso de los genoveses residentes en Cádiz que en octubre de 1796, fueron objeto de embargos por parte de las autoridades al considerarse a Génova como nación en guerra, por lo que *los aseguradores, no querían asegurarla sino a premios proporcionados a dicha circunstancia* ⁷⁰.

La actividad corsaria ligada a la guerra fue muy importante en los años noventa y contribuyó a hacer la navegación más insegura. De acuerdo con la documentación podríamos decir que el riesgo de abordaje en el mar se había elevado considerablemente. De 66 barcos siniestrados entre 1792-96 cuyas indemnizaciones se cobraron en 1796, 35 de ellos fueron apresados por corsarios franceses, y de ellos sólo uno fue represado. Más datos, entre 1783 y 1796 de 248 embarcaciones perdidas, 60 (24%) fueron apresadas por corsarios franceses e ingleses ⁷¹. La mayor parte de los apresamientos tuvieron lugar en los últimos meses de 1796, según se deduce de las *cartas de pago* otorgadas por los asegurados en el momento de recibir las indemnizaciones. Las zonas donde mayor número de apresamientos se produjeron fue la zona del Caribe y el estrecho de Gibraltar, aunque no faltaron las capturas cerca de Cádiz.

Entre octubre y noviembre de 1796 varios comerciantes italianos aseguraron diversas partidas de azúcar, café y cascarilla, repartiéndolas para su viaje en cuatro navíos con destino a Génova. Las mercancías fueron embarcadas por la compañía Primos Acquaroni, por D. Juan Tollot y por D. Domingo Jordan e hijos, en el bergantín sueco *La Pomona*, en el danés *Ana Cecilia*, en el *Joven Josías* y en la *Antonietta*. Las primas aplicadas oscilaron entre la mas corriente de un 3%, el 3 1/2% que corrió sobre 63.000 pesos en que se aseguró el azúcar de D. Nicolás Acquaroni, y el 5 1/4% que se pactó en otra póliza de 12.000 pesos suscrita por este comerciante. Las cuatro embarcaciones serían apresadas por corsarios ingleses en el estrecho, y conducidas a Gibraltar, donde fueron declaradas buena presa ⁷². En este caso las precauciones

⁶⁹ A.G.I., Consulados, Libro 20.

⁷⁰ Declaración otorgada por D. Juan Andrés Tollot, D. Nicolás Acquaroni, Vicente Luxoro, Andres Gherardi, Julio Ferraro, Pablo Abancini, Antonio Picardo, Pablo Amfosso, Felipe Firpo, vecinos y del comercio de Cádiz. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 409.

⁷¹ ALFONSO MOLA, M. *Ob. cit.*, págs. 783-787.

⁷² A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 409.

de los comerciantes al distribuir las mercancías en varias embarcaciones con el fin de minimizar los riesgos, no obtuvo los resultados esperados, pues las cuatro naves fueron tomadas por los ingleses.

La fragata *San Rafael*, alias *El Vigilante*, nos proporciona otro ejemplo, pues también fue víctima de apresamiento por un barco corsario inglés el 23 de noviembre 1796. La embarcación procedía de Veracruz con carga de plata y frutos por valor de 300.000 pesos fuertes. A la vista de San Sebastián (Cádiz), fue apresada por una fragata inglesa. Este suceso tuvo gran eco en Cádiz, pues el apresamiento fue contemplado por la población gaditana impotente para prestar ayuda, ya que la marea y la falta de preparación de algunos de los navíos de guerra fondeados en La Carraca lo impidieron. Lo dramático del caso, hizo que el dueño de la fragata D. Gregorio de Santa Cruz, ofreciera 10.000 pesos fuertes de gratificación a la tripulación del navío que saliera a rescatar la fragata ⁷³. Conocemos tres de las pólizas suscritas por D. Gregorio de Santa Cruz: El día 13 de julio aseguró el casco, quilla, aparejos, pertrechos y total armamento interno y externo de la fragata española nombrada *San Rafael*, alias *El Vigilante*, por 24.470 pesos (128 qs.). Firmaron diez aseguradores, por cantidades que iban desde los 470 pesos hasta los 4.000 pesos (128 qs.). La prima concertada fue del 4% pero *con medio más de aumento por cada mes de los que se detuviere dicha nao en Veracruz*, y si durante el tiempo de vigencia del seguro hubiese guerra u hostilidades con Inglaterra, entonces la prima que se aplicaría sería de un 20% en caso de apresamiento, reducido a un 10% si el buque llegase sin novedad a Cádiz ⁷⁴. Otra de las pólizas fue suscrita el 7 de septiembre para asegurar plata (pesos fuertes) valorada en 40.000 pesos (128 qs), aunque finalmente se registrarían sólo 29.225 pesos fuertes y seis reales y medio de plata, en el *Vigilante*; cargándose el resto, hasta completar los 40.000 pesos, es decir 2.541 pesos fuertes, en la fragata *La Aurora*. La prima que D. Gregorio de Santa Cruz debía pagar fue del 30% neto que quedaba *reducido a un 15% llegando la materia a salvamento* ⁷⁵. La última póliza es del día 14 de noviembre, en ella el cargador D. Ramón Díaz Alonso aseguró mercancías valoradas en 4.500 pesos (128 qs.), cuya responsabilidad se repartieron seis compañías de seguros. El cambio en la situación política se deja notar en los premios que se pactaron en esta última póliza, pues los aseguradores exigen un 30% neto, si el barco llega a *salvamento*, y un 60% en caso de *pérdida o apresamiento* ⁷⁶. En enero y marzo de 1797 respectivamente se cobrarían las indemnizaciones correspondientes, firmando a cambio los asegurados sendas *cartas de pago y abandono*.

Por tanto, para viajes con destino en América las *sobreprimas* que se exigían en caso de apresamiento solían doblar el precio habitual del seguro. Y lo mismo sucedía en los seguros contratados para destinos en Europa. Así, para el viaje de Cádiz a Amsterdam la prima, era de un 4 1/4% cuando lle-

⁷³ A.G.I., Consulados, Libro 20, Junta de 24 de noviembre de 1796.

⁷⁴ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 409, f. 72.

⁷⁵ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 409, f. 226.

⁷⁶ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 409, f. 275.

gabaas salvamento, pero si era víctima de apresamiento la prima se elevaba a un 24%. En este caso el sobrepremio esta también determinado por el tipo de mercancías aseguradas (añil y grana), y el interés del mercado de Amsterdam por ellas.

6. LOS ASEGURADOS

Para conocer quienes eran los asegurados procederemos en primer lugar a estudiarlos desde el anonimato de los datos, analizando la distribución del número y valor de las pólizas contratadas por cada asegurado. Comprobaremos así, como en 1796, solicitaron los servicios de los corredores para suscribir seguros, trescientas personas. Un 43% de ellos contrataron una sola póliza, y en torno a un 73% hasta cinco pólizas. Si consideramos también el valor asegurado, observaremos como los interesados en un sólo seguro suscribieron un 7,2% del valor total asegurado en el año. Y si incluimos también a los individuos que firmaron un máximo de cinco pólizas, el porcentaje del valor de los bienes asegurados se incrementa hasta un 23,7%. Estos datos nos indican que la utilización del seguro en Cádiz tiende a una distribución mayor cuando se contratan entre una y cinco pólizas. Es decir que hay un número importante de comerciantes que hacen uso de este instrumento mercantil. Sin embargo, esta realidad inicial que podríamos calificar de *democrática*, se difumina cuando observamos que los ochenta comerciantes que contrataron más de cinco pólizas, un 26,6%, aseguraron bienes por un valor equivalente al 76,2% del total. Entre los integrantes de este último grupo de asegurados hemos realizado una selección teniendo en cuenta, por un lado el mayor número de pólizas que contratan, y por otro, la cuantía más elevada de esas pólizas⁷⁷. En total son 34 navieros y comerciantes, que representan el 11,3% de los asegurados, pero que contrataron 1.226 pólizas, es decir el 58,8% de los seguros suscritos ese año, y aseguraron mercancías y embarcaciones por valor de 116.088.910 reales de plata, lo que significa el 61,5% del total.

CUADRO 7: Número de asegurados que suscribieron determinado número de pólizas, con expresión de los valores y porcentajes asegurados.

Número de Pólizas	Número de asegurados	%	Valor de las Pólizas (en reales de plata)	%
Una	129	43	13.664.599	7,2
Dos	44	14,6	7.849.576	4,1
Tres	20	6,6	5.962.194	3,1
Cuatro	14	4,6	6.309.236	3,3

⁷⁷ Cuadro V del apéndice.

Cinco	13	4,3	11.061.415	5,8
Subtotal	220	73,3	44.847.017	23,7
Más de cinco	80	26,6	143.668.512	76,2
Totales	300	100	188.515.529	100

Al igual que en los préstamos a riesgo, aquí se observan dos niveles de negocio. Uno mayoritario que asegura partidas de menor valor, y otro más restringido que se mueve en torno a una treintena de individuos (un 10% aproximadamente), pero que moviliza en 1796 más del 50% del capital asegurado a través de corredores del número.

Observando las listas de asegurados, hay un hecho que llama poderosamente la atención del investigador, y es la simplicidad de las relaciones que se derivan de la contratación de seguros. Como hemos señalado con anterioridad, casi el 70% de las pólizas asentadas por los corredores fueron suscritas por los propios interesados, y solamente en torno a un 30% fueron contratadas por apoderados o correspondientes. Parece no existir en el caso de los seguros la figura del testaferro. Esta constatación nos facilita bastante el trabajo, pues se reduce a cotejar nuestras listas de asegurados con las de comerciantes y navieros que ofrece el *Almanak mercantil*. De la comparación de ambas listas se puede extraer la conclusión de que ambos grupos eran prácticamente los únicos usuarios del seguro marítimo.

Por el número de pólizas que contrataron y el valor de los bienes que aseguraron merece la pena fijar nuestra atención en algunos de estos asegurados, pues, a falta de fuentes más adecuadas, la contratación de seguros nos puede aportar datos nuevos sobre el volumen de negocio y las redes de distribución de ciertos comerciantes y navieros gaditanos.

Benito Picardo

Aparece en las listas de comerciantes del *Almanak mercantil* de 1796, aunque por su actividad mixta sería más acertado calificarlo como naviero-comerciante. Era genovés, y obtuvo la naturalización en 1789⁷⁸. Según el inventario de bienes que aportó en 1802 para la obtención de una segunda cédula de naturalización, que le permitiera comerciar con ultramar, su capital ascendía a 201.159 pesos. En esa fecha, era propietario de al menos tres barcos valorados en 15.000 pesos, y poseía mercancías en stock por valor de 110.000 pesos⁷⁹.

⁷⁸ Además de esta R. C. otorgada por el Supremo Consejo de Castilla el 5 de mayo de 1789, se le concedió otra expedida en el Real Sitio de Aranjuez el 9 de marzo de 1802 para poder practicar el comercio de ultramar. (ALFONSO MOLA. M.: «Los navieros naturalizados de Cádiz (1778-1820). Una primera aproximación». en *Burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, T. I, págs. 209-221).

⁷⁹ *Ibidem*, pág. 220.

En el año 1796 mantenía una intensa actividad comercial con el norte de Africa y con el Mediterráneo; y en menor medida con América. En ese año suscribió 87 seguros que cubrían bienes valorados en 6.127.633 reales de plata. De ellos, 2.614.542 reales, un 42,6% eran pólizas que aseguraban viajes con origen o destino en algún puerto africano. Los puertos más frecuentados fueron Mogador, Agadir y Sale. Las mercancías que Benito Picardo importaba de estos puertos eran entre otras trigo, cebada, cera y almendras. De las treinta y cinco pólizas que llegó a firmar en 1796 para viajes con Africa, tres fueron víctimas de siniestro por apresamiento o naufragio, y por ellos Benito Picardo cobró la consiguiente indemnización.

El 5 de abril de 1796 suscribió una póliza de 12.000 pesos (128 qs.), de los que se responsabilizaron la compañía de seguros que dirigía D. Antonio Vallarino por 2.000 pesos, la dirigida por D. Pedro Antonio Fontanés (denominada Fontanés y Cía) por 3.000 pesos, y la que dirigía D. Francisco Goicolea y D. José Domínguez por 4.000 pesos. Las mercancías aseguradas eran cebada, cera y almendras, y se habían embarcado en Mogador y Agadir en el bergantín español *La Purísima Concepción*. Sin embargo, el barco naufragó en la bahía de Agadir el 8 de abril de 1796, perdiéndose toda la carga ⁸⁰.

Las otras dos pólizas fueron firmadas una el 5 de octubre de 1796, sobre trigo y cebada valorado en 14.000 pesos, cargados en Mogador con destino a Cádiz en el pingüe *Santa Ana*, que se vería obligado por el temporal a arribar a Algeciras, donde el fuerte viento la desamarró y naufragó ⁸¹. La otra póliza fue suscrita el 25 de noviembre sobre granos valorados en 6.500 pesos, y cargados en Mogador o Safi, para ser llevados a Cádiz o Lisboa en el navío sueco *La Esperanza*, que fue apresado por una fragata de guerra saletina y obligada a entrar en Mogador ⁸².

Con América las operaciones comerciales que realizó ese año fueron bastante más limitadas, y se reducen a tres pólizas, una entre Cádiz y Honduras de 72.000 reales, otra de Cádiz a La Habana de 12.600 reales y otra de Río de Janeiro a Lisboa de 27.000 reales de plata. Sin embargo, sabemos por otros asientos de corredores referidos a compraventas que adquirió carey, maíz, cacao de Caracas, grana, jalapa y café por valor de 435.842 reales de plata. De aquí podría deducirse que Benito Picardo prefería comprar los coloniales en el mercado gaditano antes que importarlos directamente.

Con el resto de los puertos europeos sus actividades se centraron sobre todo en el área mediterránea: Gibraltar, Alicante, Barcelona Mallorca, Mahón, Génova y Nápoles. El valor de las pólizas contratadas para los viajes que tocaron estos puertos fue de 1.584.137 (26%).

⁸⁰ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 1886, f. 614, 616, 618

⁸¹ A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 1887, f. 252

⁸² A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 1887, f.316.

Francisco Bustamante y Guerra

Francisco Bustamante y Guerra era Caballero de la Orden de Carlos III. En el *Almanak mercantil* figura como naviero, aunque su actividad, al igual que la de Benito Picardo, debió ser mixta a juzgar por las operaciones asentadas por los corredores. En 1796 compró mercancías diversas por un valor aproximado de 1.001.407 reales de plata, y vendió productos americanos por unos 1.390.194 reales de plata. Sin embargo, estas compraventas deben reflejar sólo una parte de su actividad, que debió ir aún más lejos, pues ese año suscribió 125 pólizas por valor de 11.465.360 reales de plata. Las áreas con las que mantuvo intercambios fueron dos fundamentalmente: la Europa atlántica y América, tanto española, como los EEUU.

Los puertos europeos que con más frecuencia aparecen en los seguros son Hamburgo, Londres, Ostende, Amsterdam, El Havre y Saint Malo. Los seguros suscritos para viajes con destino u origen en estos puertos se elevaron a 6.002.320 reales de plata, es decir, el 52% de lo asegurado por D. Francisco Bustamante en el año 1796. Los intercambios fueron especialmente intensos con Hamburgo, pues firmó 14 pólizas con destino en ese puerto y aseguró mercancías por valor de 1.256.400 reales; mientras que para el trayecto de vuelta, aunque el número de pólizas no varió, el valor asegurado se redujo hasta 997.920 reales.

Otro puerto que concentró pólizas por un valor considerable fue el de El Havre, pues los tres seguros firmados que cubrían el viaje hacia Cádiz, se valoraron en 1.075.680 reales. Entre Cádiz y Londres también hubo intercambios importantes ya que se suscribieron diez pólizas por un valor aproximado de 970.720 reales de plata.

La otra zona que merece destacar en la contratación de seguros es la América española. Las pólizas que cubrieron los viajes de ida y vuelta significaron el 32,5% del valor asegurado por Francisco Bustamante. Mantuvo intercambios en ese área especialmente con Veracruz, Caracas y el Caribe.

También Francisco Bustamante aseguró partidas de mercancías y navíos para viajes entre EEUU y la península, o entre EEUU y los puertos de la América española, aunque son poco significativos y se reducen a dos pólizas valoradas en 155.000 reales de plata.

Domingo Thomas Terry y Cía

Domingo Tomas Terry y su socio D. Pablo Benito Soto eran dos hombres polifacéticos en el mundo de los negocios. Gestionaban su propia compañía comercial, dirigían y administraban una compañía de seguros, y eran además armadores.

Su actividad como comerciantes ha quedado reflejada en las compraventas registradas por los corredores el año 1796. En ese año vendieron mercancías por valor de 623.339 reales de plata. Las mercancías fueron fundamentalmente trigo, lencería, bacalao, sebo y harina obtenidas a partir de sus relaciones comerciales con el norte de Europa. También compraron efectos por valor de

394.029 reales sobre todo productos americanos (cacao, algodón, cueros al pelo y paños). Junto a las compraventas realizadas también suscribieron 90 pólizas de seguros por valor de 11.328.434 reales de plata.

Una parte importante de estos seguros cubren trayectos ajenos a Cádiz (69 pólizas) y de ellos el grueso (45 pólizas) se destinan a asegurar viajes con destino u origen en Bilbao, Santander o San Sebastián: 5.273.324 reales de plata, lo que significa el 46,5% de lo asegurado por la compañía en 1796.

Cuando Cádiz interviene como puerto de origen o destino en el trayecto, se suele combinar con puertos americanos como Caracas o Veracruz, y sobre todo con las plazas comerciales europeas de la fachada atlántica, especialmente Hamburgo, para la que se firmaron veintiocho pólizas por valor de 2.254.320 reales de plata (un 20% del valor total asegurado).

De entre las noventa pólizas firmadas parece que, ese año, sólo sufrió dos siniestros, cuyas indemnizaciones cobró la compañía pasados unos ocho meses aproximadamente. Ambos siniestros fueron consecuencia del apresamiento de las embarcaciones por corsarios franceses y piratas saletinos.

El 7 de marzo de 1796 Domingo T. Terry y cía firmaron una póliza de unos 21.000 pesos (128qs.) para asegurar trigo y otros frutos, que se cargarían en el puerto de Mogador a bordo de la nao inglesa *Pollar*, con destino a Londres. La póliza fue abierta por Diego Blanco como apoderado de D. Andrés Mathew, director de la compañía de seguros marca P.J., quien puso su *contenta* en el documento, declarando que correría riesgo de acuerdo con lo expresado en la póliza, y sin responder de más avería que de la gruesa, por 3.000 pesos, mediante el premio de 16% en caso de pérdida o apresamiento, reducido al 7 1/4% llegando a salvamento. El premio, debería pagarse en el momento de la firma, al contado. Junto a D. Andrés Mathew estamparon su *contenta* diez aseguradores más por diferentes cantidades, hasta completar los 21.000 pesos. No obstante, fue preciso añadir una cláusula que modificaba el valor del seguro, por cuanto la cantidad de trigo que finalmente se cargó en el navío ascendió a 26.500 pesos.

Finalmente el navío salió de Mogador, pero fue apresado por los franceses el 24 de abril de 1796, y conducido al puerto de Brest, donde fue declarado buena presa, y su cargamento puesto en tierra ⁸³.

Como aseguradores Domingo Tomás Terry y Pablo Benito Soto, compañía, dirigían, desde el 27 de mayo de 1795, la compañía española de seguros nombrada *Nuestra Señora del Cortijo y S. Luis Gonzaga*, respaldada por treinta accionistas, y con un capital social de 300 000 pesos ⁸⁴.

⁸³ A.H.P.C.. Protocolos. Cádiz, 1489, f.553.)

El otro siniestro afectó a otro seguro de 15.000 pesos que cubría los efectos cargados en Liorna con destino a Mogador, en el navío veneciano *S. Nicolás*. La nao salió de Liorna sin novedad, y en su viaje fue arribando a varios puertos para hacer agua. El 25 de junio entró en la bahía de Safi para arreglar una avería en la embarcación y contratar a un piloto práctico en aquellas costas. El gobernador de Safi les dio orden de descargar el navío. (A.H.P.C., Protocolos. Cádiz, 1489, f. 571)

⁸⁴ A.G.I., Consulados, Leg. 78.

Domingo Thomás Terry era además consignatario de la fragata *San Fernando* y *N. S. de Aránzazu* alias *El Triunfo Sevillano* propiedad de la Real Compañía de San Fernando⁸⁵. Fue propietario de varios navíos: la fragata *La Empresa*, el bergantín *Sta. Catalina* y tres fragatas correos la *Infanta*, la *Tenerife* y la *Tucumán*⁸⁶. La fragata *Minerva*, que fue asegurada en 64.000 pesos para el viaje de Cádiz a Londres era también propiedad de la compañía.

De los datos ofrecidos aquí sobre la contratación de seguros marítimos en Cádiz en el año 1796, se desprende en primer lugar, la importancia del mercado asegurador en la ciudad, no sólo para viajes con América, sino también para los trayectos con la Europa atlántica y mediterránea, así como con el norte de África. Además, no se trata de un mercado restringido al ámbito de intervención de los comerciantes y navieros locales, sino que atrajo también la contratación de otras áreas, especialmente peninsulares y americanas. Además, podemos afirmar también que por primera vez en la historia moderna de Cádiz la presencia extranjera, en un sector tan relevante económicamente como los seguros, fue totalmente secundaria, ya que las compañías de seguros fueron mayoritariamente españolas.

En segundo lugar, cabe apuntar la hipótesis de que la caída del uso del préstamo a riesgo en el último cuarto del siglo XVIII, desvió el interés de los comerciantes hacia las inversiones en seguros marítimos. El número elevado de compañías que se constituyeron a partir de esos años avalaría esta hipótesis.

Por último, la utilización del seguro marítimo en Cádiz estaba prácticamente restringido a comerciantes y navieros. A finales del siglo XVIII, podemos hablar, por tanto, de la generalización del uso del seguro por parte de estos sectores económicos. Pero al tiempo que eran usuarios eran también aseguradores, pues muchos de ellos participaban como socios en las compañías de seguros. Esto nos permite aportar un dato más sobre la dificultad de establecer categorías cerradas dentro de los grupos mercantiles. A estas alturas del siglo XVIII la diversificación de las actividades era todavía común en Cádiz.

⁸⁵ ALFONSO MOLA, M.: «Los navieros naturalizados...», pág. 218.

⁸⁶ *Ibidem*.

APÉNDICE

CUADRO I: Seguros contratados para viajes con Europa en 1796

Trayecto	Número de Pólizas	%	Valor Asegurado (reales de plata)	%
CÁDIZ-HAMBURGO	137	6,68	11.128.924	6
HAMBURGO-CÁDIZ	124	0,2	7.137.924	3,8
CÁDIZ-OSTENDE	33	1,61	1.228.320	0,6
OSTENDE-CÁDIZ	121	5,9	5.560.748	3,4
CÁDIZ-AMSTERDAM	75	3,6	6.875.434	3,7
AMSTERDAM-CÁDIZ	50	2,4	1.687.723	0,9
CÁDIZ-EL HAVRE	13	0,6	623.232	0,3
EL HAVRE-CÁDIZ	51	2,5	3.385.385	1,8
CÁDIZ-LONDRES	75	3,6	11.035.073	5,9
LONDRES-CÁDIZ	24	1,2	1.813.648	1
CÁDIZ-GÉNOVA	60	2,9	5.212.177	2,8
GÉNOVA-CADIZ	19	0,9	548.465	0,3
CÁDIZ-MARSELLA	28	1,4	2.352.386	1,3
MARSELLA-CÁDIZ	31	1,5	2.242.382	1,2
CÁDIZ-RUAN	30	1,4	1.819.944	1
SUBTOTAL	871	49,3	62.744.865	41,4
OTROS	899	50,7	88.764.530	58,6
TOTAL	1.770	100	151.509.395	100

CUADRO II. Seguros contratados para viajes con América en 1796

Trayecto	Número de Pólizas	%	Valor Asegurado (reales de plata)	%
CÁDIZ-VERACRUZ	17	6,7	2.089.546	7,4
CÁDIZ-LA HABANA	8	3,1	740.642	2,6
CÁDIZ-LIMA	5	1,9	1.488.000	5,3
CÁDIZ-LA GUAIRA /CARACAS	6	2,3	560.000	1,9
BUENOS AIRES-CADIZ	5	1,9	280.000	1
CAMPECHE-CÁDIZ	2	0,7	191.250	0,7
LA GUAIRA CARACAS -CÁDIZ	22	8,7	4.574.614	16,2
CARTAGENA-CÁDIZ	8	3,1	144.825	0,5
GUATEMALA-CÁDIZ	3	1,8	286.400	1
LA HABANA-CÁDIZ	26	10,2	2.043.086	7,2
LIMA-CÁDIZ	16	6,3	2.648.039	9,4
MONTEVIDEO-CÁDIZ	5	1,9	632.400	2,2
VERACRUZ-CÁDIZ	29	11,4	2.137.502	7,6
SUBTOTAL	152	60	17.816.304	63
OTROS	101	40	10.469.053	37
TOTAL	253	100	28.285.357	100

CUADRO III. Seguros contratados para viajes con África en 1796

Trayecto	Número de Pólizas	%	Valor Asegurado (reales de plata)	%
CÁDIZ-MOGADOR	7	11,6	580.000	11,7
MOGADOR-CÁDIZ	9	15	521.093	10,5
SAFI-LISBOA	5	8,3	240.433	4,8
SALE-CÁDIZ	4	6,6	243.987	4,9
SANTA CRUZ-CÁDIZ	4	6,6	318.320	6,4
DARBEIDA-CÁDIZ	3	5	709.250	14,3
SUBTOTAL	32	53,3	2.613.083	52,7
OTROS	28	46,7	2.344.027	47,3
TOTAL	60	100	4.957.110	100

CUADRO IV. Estacionalidad en la contratación de seguros con los puertos más importantes de Europa en 1796.

Trayecto	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
CÁDIZ-HAMBURGO	7	19	9	22	10	15	10	9	12	13	8	3
HAMBURGO-CÁDIZ	9	1	10	4	8	17	21	16	22	7	6	5
CÁDIZ-LONDRES	4	11	10	16	12	12	3	6	1	-	-	-
LONDRES-CÁDIZ	2	4	5	1	-	2	2	5	3	1	-	-
CÁDIZ-GÉNOVA	4	5	2	7	5	6	6	4	-	5	13	-
EL HAVRE-CÁDIZ	5	9	3	7	9	-	7	9	-	1	-	1
CÁDIZ-OSTENDE	3	8	1	2	6	4	2	-	1	3	3	-
OSTENDE-CÁDIZ	17	17	7	3	5	14	23	10	17	5	1	2-
CÁDIZ-AMSTERDAM	3	6	4	14	4	5	10	11	5	7	6	-
AMSTERDAM-CÁDIZ	2	3	3	2	1	2	11	10	7	4	4	1
CÁDIZ-MARSELLA	2	3	1	1	4	-	3	6	3	3	2	-
MARSELLA-CÁDIZ	-	1		-	2	6	9	8	5	2	-	-
CÁDIZ-ST. MALO	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ST. MALO -CÁDIZ	-	1	-	2	6	-	2	2	2	-	-	-
MORLAIX-CÁDIZ	-	-	-	5	6	-	-	1	2	-	-	-
BURDEOS-CÁDIZ	-	-	-	1	4	3	-	-	-	-	-	-
TOTALES	58	90	55	87	82	86	109	97	80	51	43	12

CUADRO V. Asegurados firmantes de un mayor número de pólizas

ASEGURADO	Nº PÓLIZAS	VALOR (reales de plata)	% (del valor)	MEDIA	DESVIACIÓN
Francisco Bustamante y Guerra y Cía.	125	11.465.360	6,1	91.722	129.426
Domingo T. Terry y Cía.	90	11.328.434	6	127.285	115.372
Benito Picardo	87	6.127.633	3,2	70.432	77.884
Guillermo Thompson y Cía.	62	4.512.477	2,4	72.781	90.908
Renato Boom y Cía.	57	2.501.440	1,3	44.668	48.426
Gahn y Cía.	52	4.262.468	2,2	81.970	110.271
Grappi Marliani y Cía.	51	14.393.697	7,6	282.229	562.473
Ruprecht y Cía.	47	4.778.000	2,5	101.659	158.429
Mauricio Roberts	45	3.937.582	2,1	87.501	89.226
R. Laffore	44	2.236.406	1,2	50.827	49.780
Brockman y sobrinos	43	1.356.572	0,7	31.548	34.343
Conde de Prasca	39	4.082.087	2,7	104.688	93.685
Sylink y Cía.	36	1.113.029	0,6	30.917	37.143
Simón y Ludendorff, Cía.	36	2.149.920	1,1	59.720	79.668
Vienne y Larrue, Cía.	31	2.872.360	1,5	92.656	90.214
J. P. Kinrriksen	30	1.537.760	0,8	51.258	47.717
Sebastian Martín y Cía.	28	1.408.350	0,7	50.298	38.331
Cobarrubias y Tonnies	27	2.501.707	1,3	92.655	66.103
Hagstrom y Cía.	26	1.590.050	0,8	61.155	48.682
Santibañez y Salces	26	4.639.071	2,4	178.425	259.740
Juan Bautista Vandervennet	24	705.864	0,4	29.411	23.687
Loustau y Cía.	24	964.626	0,5	40.192	29.960
Francisco José Mena	23	1.194.000	0,6	51.913	66.675
F. Alvaro Benito (de Madrid)	22	4.636.725	2,4		
Manuel Rancés	20	1.859.253	1	92.962	66.689
Martens y Von Lengerke, Cía.	19	3.547.144	1,9	186.691	209.805
Juan Murphy	19	1.492.688	0,8	78.562	79.630
J. Roberts	18	1.957.098	1	108.727	79.877
Juan Segalas	17	1.895.212	1	111.483	100.863
Rey y Brandembourg	14	1.706.484	0,9	121.891	138.199
Juan Bautista Mallet	13	1.429.600	0,7	109.969	160.865
Barron	13	2.355.400	1,2	181.184	226.011
Diego y Antonio Pisano	10	2.034.421	1,1	203.442	216.255
Fernando Roger	8	1.516.000	0,8	189.500	90.264
Totales	1.226	116.088.91	61,5		

DOCUMENTO 1: ACUERDO SOBRE PREMIOS TOMADO POR LA JUNTA DE SOCIOS DE LA COMPAÑÍA DIRIGIDA POR D. TOMAS XAVIER GARCIA DE LUNA. Cádiz 3 de agosto de 1802:

PREMIOS DE SEGUROS DE ESPAÑA A AMÉRICA Y ASIA

De Cádiz a la Guayana. Cumaná, Caracas y Puerto Rico	3%
De Málaga y Puertos de la costa de Cantabria	3 1/4%
De los puertos de Cataluña	4 1/2%
De Cádiz a La Havana, Cartajena, Honduras y Veracruz	3 1/2%
De Málaga y puertos de la costa de Cantabria	3 3/4%
De los puertos de Cataluña	5%

Quando el seguro se hiciese sobre buque con destino de escala en un puerto de América para otro, como para la Havana con escala en Puerto Rico, uno p% mas sobre los efectos cargados para La Havana, por el riesgo que se aumenta en la entrada y salida de Puerto Rico.

De Cádiz para el Puerto de Montevideo	3 3/4%
De Málaga y Puertos de la Costa de Cantabria	4%
De los puertos de Cataluña	5 1/2%
De Cádiz al Callao de Lima	4 3/4%
De Málaga y Puertos de la Costa de Cantabria	5%
De los Puertos de Cataluña	6 1/4%

Nota: Si los buques con destino hiciesen escala o arribada en cualquiera de los Puertos intermedios 1/2 % mas.

De Cádiz a Manila	5%
Y de los demás puertos de la Península con el aumento que se expresa anterior.	

PREMIOS DE SEGUROS DE AMÉRICA Y ASIA A ESPAÑA

De la Guayana, Cumana, Caracas y Puerto Rico a Cádiz	3%
De id. a Málaga y Puertos de la Costa de Cantabria	3 1/4%
De id. a los de Cataluña	4 1/2%
De La Havana a Cádiz	3 1/2%
De id. a Málaga y Puertos de la Costa de Cantabria	3 3/4%
De id. a los de Cataluña	5%
De Cartajena, Honduras y Veracruz a Cádiz	3 3/4%
De id. a Málaga y Puertos de la costa de Cantabria	4%
De id. a los de Cataluña	5 1/4%
Nota: Si los buques hiciesen escala en la Havana, uno p% más.	
De Montevideo a Cádiz	3 3/4%
De id. a Málaga y Puertos de la costa de Cantabria	4%
De id. a los de Cataluña	5 1/4%
Del Callao de Lima a Cádiz	4 3/4%
De id. a Málaga y puertos de la costa de Cantabria	5%
De id. a los de Cataluña	6 1/4%
De Manila a Cádiz por el cavo de Buena Esperanza	5%

Nota: Dichos premios son sobre frutos y efectos, y así sobre plata y oro se exigirá medio p% más, digo menos. Los seguros sobre plata y oro en navíos y fragatas de guerra podrán hacerlos uno por ciento menos de los premios que van señalados y se señalarán abajo.

PREMIOS DE LOS SEGUROS DE UNOS PUERTOS A OTROS EN AMÉRICA Y ASIA.

De los puertos de la costa firme a Veracruz	2	1/2%
De la Havana a Veracruz	2%	
De Veracruz a la Havana	2	1/4%
De Veracruz a Caracas, y demás Puertos de la costa firme	3	1/4%
De Montevideo a la Havana	3	1/2%
De Montevideo a Lima	3	1/2%
De Lima a Montevideo	3	1/2%
De Guayaquil a Montevideo	3	3/4%
De Lima y Acapulco a Manila	3	1/2%
De Manila a San Blas y Acapulco	4	1/2%
De Manila a Lima	5	1/2%
De Manila a Cantón y al contrario	2	1/2%

Nota: Que dichos premios son sobre frutos y efectos a los cuales se revajará medio p% sobre plata y oro.

Los seguros indefinidos habrán de ser con la precisa circunstancia de que se han de dar por acabados a los doce meses de la firma de ellos, cuya condición pondrá el Director en sus contentas.

Estos seguros indefinidos tendrán siempre la condición de no responder de guerra, hostilidades ni sus incidencias.

Por título ni respecto alguno se podrá dispensar el medio p% de extorno.