

SEGUROS MARITIMOS EN LA CARRERA DE INDIAS

INTRODUCCION

La historia del seguro marítimo, dada su estrecha conexión respecto al negocio de fletes y a todas las operaciones comerciales y bancarias relacionadas con el despacho de mercancías hacia Ultramar, está llena de interés para aclarar muchos aspectos institucionales, económicos, sociales y estadísticos del tráfico entre España y sus Indias durante los siglos XVI a XVIII. Mas elaborar esa historia de un modo completo ofrece por hoy insuperables dificultades. Perdida la documentación del Consulado de Sevilla, no puede contarse con las mejores y más directas fuentes de conocimiento para los siglos XVI y XVII: los registros de pólizas de seguros, que se llevaban en la Contaduría de dicho Consulado; tampoco subsisten, o al menos no son conocidos, los que tenían a su cargo los corredores de lonja. Documentos análogos, referidos al siglo XVIII, debían abundar en la Sección 12.^a (Papeles de Cádiz) del Archivo General de Indias, por desgracia apenas inventariada, casi inmanejable y muy incompleta.

Sin embargo, existen materiales cuya abundancia sólo es comparable a su extrema dispersión. Se hallan, principalmente: en el Archivo de Protocolos de Sevilla, que guarda gran cantidad de actas de escribanos donde se hace referencia a contratos de seguro; en otras Secciones — además de la citada — del Archivo de Indias (Contratación y Contaduría); en el Archivo Histórico Na-

cional de Madrid, cuya Sección de Consejos alberga autos de numerosos pleitos fallados por el de Indias y por la Casa de Contratación de Cádiz en materia de fletes, naufragios, deudas y otras cuestiones inherentes a seguros; esto sin contar con los fondos documentales de los antiguos Consulados indianos¹. El carácter fragmentario y disperso de tales referencias implica un volumen de trabajo apenas abaricable por un solo investigador, y es tarea ingrata, de poco rendimiento.

Un estudio exhaustivo de la materia ofrece, pues, escasas posibilidades de éxito. Es factible, por el contrario, abordar todas las reglamentaciones legales, que se conservan y no son muchas trazar sobre ellas la fisonomía jurídica de esta institución, y rastrear sobre dichas leyes y sobre una serie de textos muy heterogéneos todas las fases evolutivas de su existencia histórica.

El esquema así obtenido, además de servir como base a posteriores y más amplias investigaciones, puede revelar facetas inéditas o escasamente valoradas de la historia del comercio indiano.

I. CIRCUNSTANCIAS HISTÓRICAS DE LA APARICION DEL SEGURO EN LA CARRERA DE INDIAS

En cuanto el seguro supone prácticamente asociar a los naturales riesgos del comercio marítimo a personas ajenas a él, sin hacerlas partícipes de sus beneficios², su aplicación al tráfico entre España e Indias había de ser inmediata apenas éste se inició, por virtud de dos importantes circunstancias que en él se daban: de una parte, los peligros de todo género que la nueva, difícil y pronto amenazada ruta entrañaba para los buques; de otra, la modestia inicial de los capitales privados que se emplean en dicho comercio.

Sabida, y quizás desde muy pronto exagerada, es la frecuencia de los naufragios en la carrera de Indias. Un escritor del siglo XVI

1. Cfr. como ejemplo el recién editado *Índice del Archivo del Tribunal del Consulado de Lima*, Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda y Comercio. Lima, 1948 (con preliminar de ROBERT SIDNEY SMITH).

2. ALBERT GIRARD: *Le commerce français a Seville et à Cadix au temps des Habsbourgs*, Bibl. de l'Ecole d'Hautes Etudes Hispaniques, XVII, Paris-Burdeos, 1932, pág. 491.

consideraba “ser inaudito nuestro atrevimiento, porque de la creación del mundo acá, jamás hombres nauugaron tan largo como los españoles nauegan...; despachan nauíos y carabelas, cascós muy pequeños, lo primero solos por un mar oceano tan vasto, soberbio y peligroso..., lo segundo en el riñón del invierno..., tiempo tan rígido y tempestuoso que aun por tierra no se camina”³. Haring ha escrito en nuestros días que “los viajes de ida y vuelta a América en naves españolas constituían una empresa azarosa desde el principio hasta el fin. Casi parecía probable o que el pasajero no llegase a su destino, o que lo lograrse sólo después de soportar todos los horrores y vicisitudes del Océano”⁴.

Prescindiendo de estas afirmaciones generales, tal vez exageradas o ligeras, no es posible establecer la cifra—ni siquiera un porcentaje aproximado—de los siniestros que realmente ocurrieron. Los investigadores han tratado en vano de deducirlo sobre fuentes necesariamente incompletas, que están, sin embargo, de acuerdo en indicar una clara diferencia entre el número de barcos que salían hacia Ultramar y la cifra casi siempre inferior de los que regresaban⁵.

Causa principal de este desnivel tan difícil de precisar con exactitud, mas evidente y probado, era, sin duda, la frecuencia de naufragios⁶. Parece claro que en buena parte responden a hechos

3. FRAY TOMÁS DEL MERCADO: *Summa de tratos y contratos*, Sevilla, 1571, fol. 104 vto.

4. CLARENCE H. HARING: *Comercio y navegación entre España y las Indias*, ed. castellana del Fondo de Cultura Económica, México 1939, pág. 366.

5. Para los años 1506-1555, cfr. HARING, ob. cit., págs. 421-425. Para los años 1555-1575, puede verse GUILLERMO CÉSPEDES: *La avería en el comercio de Indias*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1945, págs. 144 a 147. Promedios generales, para 1506-1710 en A. PAYSON USHER: *Spanish ships and shipping in the sixteen and seventeenth (Facts and factors in economic history)*, homenaje a E. F. Gal, 1912, págs. 189 a 213.

6. Entre los desaparecidos documentos del Consulado de Sevilla, se perdería un “libro de las naos que se perdieren en la carrera de Indias, en qué lugares y qué escapó de ellas”, que debía llevarse en dicho organismo según precepto legal (cfr. ordenanza 22 del Consulado, lib. III. tit. XVI Ley 50 de los “Sumarios de la Recopilación general de las leyes, ordenanzas y provi-siones ... para las Indias ... desde el año de 1492 hasta el presente año de 1628”, reunidas por RODRIGO DE ACUIAR Y ACUÑA, México, 1677).

ajenos a todo riesgo marítimo: empleo de buques viejos, casi inservibles, conscientemente dados al través apenas rendían viaje de ida; siniestros provocados con fines de especulación; pérdidas de buques ocasionadas por un exceso de carga que les impedía maniobrar en un temporal, etc.⁷ Mas, sin embargo, es también evidente que otros dos factores motivaron desde el principio bastantes naufragios y pérdidas fortuitas: los peligros naturales de una ruta nueva y difícil, desde los gigantescos huracanes antillanos, aun hoy temidos, hasta el diminuto "teredo navalis", la perniciosa "broma" que taladraba el casco de los navíos de madera estacionados durante algún tiempo en aquellos mares; y desde muy pronto, los piratas y corsarios de toda procedencia que acudieron a desvalijar cargamentos de Indias⁸.

Sea cual fuere la magnitud de estos riesgos, desde luego no pequeña, lo cierto es que navieros y cargadores no se hallaban en condiciones económicas de poderlos afrontar alegremente.

Basta un somero conocimiento del Archivo de Protocolos de Sevilla para comprobar que, a principios del siglo XVI, en los negocios mercantiles de Indias se da casi exclusivamente el tipo de organización asociativa (la "commenda" o "societas" medieval), que revela muy reducida capacidad económica en quienes los emprenden: uno o varios mercaderes arbitran fondos para adquirir un cargamento que confían a otro u otros socios, propietarios de un buque; en éste lo embarcan para Indias, pactando una equitativa distribución de ganancias: la sociedad se establece casi siempre para un solo viaje⁹.

7. Cfr. RAMÓN CARANDE: *Carlos V y sus banqueros. La vida económica de España en una fase de su hegemonía (1516-1556)*, Revista de Occidente, Madrid, 1943, págs. 258-263.

8. Un resumen de conjunto sobre los peligros exteriores del comercio indiano de GUILLERMO CÉSPEDES, ob. cit., págs. 16 a 30.

9. Este tipo de negocio, montado como se sabe para muchos viajes de descubrimiento o conquista, se da también siempre para viajes puramente comerciales a regiones ya colonizadas. Con objeto de no multiplicar citas directas, me remito al "Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla" (publicaciones del Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, tomos VIII y XIV de la Colecc. de docs. inédos. para la Historia de Hispanoamérica), vol. I (Madrid, 1930), núms. 29, 30, 61, 77, 78, 416 etc.; volumen III (Madrid, 1932), núms. 1.596, 1.558, 477, etc.

Por supuesto, capitalistas tan exigüos, que necesitan reunirse varios para fletar un barco, difícilmente se arriesgarían a hacerlo si un posible naufragio implicase para ellos una ruina completa; el seguro marítimo, como procedimiento de evitarla ante cualquier contingencia, es natural que fuese utilizado desde el primer instante¹⁰. En 1556, las Ordenanzas del Consulado de Sevilla lo demuestran una vez más al prolongar así sus disposiciones sobre seguros: "Una de las cosas mas necessarias para el trato de la mercadería y para la conseruación della es la antigua costumbre que en todos cauos se guarda de assegurarse unos mercaderes a otros las mercaderías que cargan y los nauíos que las lleuan; porque no auiendo aseguradores no auría quien osasse cargar y osasse auenturar a perder todo lo que cargasse..."¹¹.

Las enormes ganancias que el comercio indiano proporcionó a los mercaderes de Sevilla, bajo el signo del monopolio de puerto privilegiado, hicieron que no tardara en superarse la modesta "comenda" de tipo medieval; el transporte se organiza como empresa específica, ya antes de finalizar el siglo XVI, por navieros que explotan sus buques con ese objeto¹²; los mercaderes empiezan a limitarse al negocio de compras y ventas, sin hacer por su cuenta el tráfico¹³. Aparecen entonces del todo diferenciadas las dos modalidades del seguro marítimo: el de mercancías y el de naves.

La desdichada política naval de la Corona impidió que surgieran fuertes casas armadoras, que de lo contrario hubiesen existido ya en el siglo XVII; en esta época los mercaderes españoles, por falta de genio económico o exceso de individualismo, dejaron pasar la coyuntura de las grandes Compañías mercantiles. De este modo,

10. Cfr. como ejemplo, y sin duda los habrá anteriores, un protocolo notarial de 11 septiembre 1508 que versa sobre el cobro del seguro de unas naves, pactado en 100 ducados de oro, con dos mercaderes genoveses (reproducido en apéndice V, págs. 457 y ss., del tomo I del Catálogo cit. nota anterior).

11. Cfr. las "Ordenanzas para el prior y cónsules de la Universidad de los mercaderes de Sevilla" (edi. Blas y Quesada, Sevilla 1739), o más a mano este fragmento, en HARING, ob. cit., pág. 427.

12. JESÚS RUBIO: *La doctrina del fletamiento en Hevia Bolaños*, Anuario de Historia del Derecho Español, Madrid, tomo XV, 1944, págs. 572, 573.

13. Cfr. RAMÓN CARANDE, ob. cit., pág. 270.

el volumen de capital invertido en negocios de mar no llegó a acumularse en pocas y poderosas entidades, sino que continúa fraccionado en muchos mercaderes (sólo algunos muy ricos) y navieros (en general pobres)¹⁴. Continuaban, pues, unos y otros necesitando el seguro como imprescindible cobertura frente a cualquier pérdida fortuita, que podía resultar gravísima o ruinosa—aunque no fuese muy grande—a sus modestos patrimonios individuales.

Aunque no hubiera continuado siéndoles imprescindible, el seguro ya era expediente de uso universal; en torno a él se habían ido interesando muchas gentes, para quienes ofrecer su dinero como garantía contra riesgos de navegación era ya un medio como otro cualquiera de invertir sus capitales. A partir de 1550, los registros notariales de Sevilla consignan bastantes poderes (otorgados por funcionarios, rentistas y personas acomodadas de extracción social muy diversa) a favor de comerciantes y aseguradores para que éstos les hagan participar en toda operación de seguro que concierten, hasta cierta cantidad tope especificada¹⁵.

El seguro rebasa entonces su papel originario; su técnica avanza mucho, sus fines se amplían—dentro o fuera de la ley—, sus contratos comienzan a emplearse con fines de especulación muchas veces ilícita y su historia empieza a llenar “las páginas más turbias—y más intrincadas—de la contratación mercantil”; al mismo tiempo va adquiriendo creciente importancia jurídica, grandes repercusiones económicas y hondas raíces en el mecanismo del comercio indiano.

Conveniente será ahora, antes de ir puntualizando este proceso evolutivo, conocer en qué forma se hallaba establecido el seguro cuando empieza a aplicarse a la carrera de Indias. Así se podrá seguir su desarrollo y apreciar los matices particulares que adquiere.

14. Así parece demostrarlo la frecuencia con que los dueños de buques toman “dinero a cambio” sobre ellos al emprender los viajes, por falta de reservas económicas para cubrir gastos hasta que, llegados a Indias, cobren los fletes. Se insistirá luego sobre este punto.

15. Cfr. Archivo de Protocolos de Sevilla (se citará APS), libro de 1550, oficio XV, escribanía de Juan Franco, I, fol. 62, 8 enero; libro de 1551, id. id. I, fol. 62, 816 vto. y 880 (2 y 15 de enero); id. id., escribanía de Alonso de Cazalla II, fol. 2217 vto., 17 diciembre; etc.

II. EL SEGURO MARITIMO A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVI

La investigación moderna ha establecido que, pese a ciertas estipulaciones de carácter asegurativo perceptibles en el Derecho romano¹⁶, es el seguro marítimo una creación de la Edad Media. Prescindiendo de cuál sea el lugar en que más pronto aparece —Italia según unos, Portugal según otros—, ofrece interés a nuestro empeño conocer su proceso de aparición y sus formas originarias.

La piratería, al convertirse durante los siglos medievales en uso libremente ejercido, autorizado y alguna vez incluso organizado por ciertos países, vino a hacer muy inseguros los negocios del mar, sobre todo en el sur de Europa. Entonces los comerciantes fueron prefiriendo quedarse en tierra y asociarse con los patrones de nave para aquellos de sus negocios que precisaban viajes marítimos; era un medio de dividir entre ambos los riesgos inherentes a la navegación. De aquí la típica organización asociativa a que antes se hizo referencia; una de sus formas es lo que nuestro Derecho actual llama préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo.

Esta modalidad contractual, originaria de Grecia y practicada en Roma, tiene un largo desarrollo en el Medievo, siendo claro antecedente y base del seguro. Pactada primero como préstamo cierto, cuya devolución había de hacerse siempre, fué convirtiéndose en préstamo aleatorio, cuyo reintegro se supeditaba a que la nave no padeciese siniestro¹⁷.

Además de ir evolucionando hasta desembocar en el seguro propiamente dicho (inicialmente seguro mutuo, luego seguro por prima), el préstamo a la gruesa coexiste con aquél y adquiere un gran desarrollo; en la legislación de Indias aparecen mezcladas las disposiciones que regulan uno y otro, y nuestros juristas subraya-

16. RINIERO ZENO: *Storia del Diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Pubblicazioni della Fondazione Vittorio Scialoja per gli studi giuridici, número 3. Milán, 1946, pág. 317.

17. Para todo lo dicho, ZENO, ob. cit., págs. 287-288 y 309 a 312.

ron su gran afinidad¹⁸. Bueno será manifestar aquí las diferencias entre ambos tipos de contrato.

El préstamo a la gruesa, muy utilizado en Italia (“prestito marítimo”) y principal medio de financiación de los negocios franceses con Ultramar (“prêt a la grosse aventure”)¹⁹, se denomina en la carrera de Indias *cambio* (“tomar dinero a cambio”), y fué definido como “contrato de dinero que uno entrega a otro a su propio riesgo para que trafique con él en la mar”²⁰. El primer tratadista sobre el seguro, Pedro de Santerna, lo definía ya en 1556 como “conventio qua unus infortunium alterius in se suscipit, pretii periculi conventu”²¹. Seguro y préstamo a la gruesa fueron considerados de igual orden, coincidentes en definitiva, mas distintos en cuanto al sujeto que asume el riesgo: en el segundo tipo de contrato lo asume el acreedor, mientras en el primero recae sobre una tercera persona extraña al negocio²²; correlativamente, el dueño de la nave o cargamento utiliza el seguro tan sólo para resarcir pérdidas que experimente, mientras que en el préstamo a la gruesa recibe antes de afrontar riesgo alguno un dinero susceptible de negociación, en la que espera obtener ganancias.

Así, pues, al aplicarse en la carrera de Indias, el seguro existe ya como contrato perfectamente establecido e individualizado. En

18. Cfr. MANUEL JOSEF DE AYALA: *Notas a la Recopilación de Leyes de Indias*, comentario a la ley 6, tít. 39 del lib. IX (Biblioteca de Palacio, Madrid, manuscrito 1.210).

19. Cfr. HENRI SEE: *Notas sobre el comercio francés en Cádiz y particularmente sobre el comercio de talas bretonas en el siglo XVIII*, Anuario de Historia del Derecho Español, tomo II, 1925, pág. 190.

20. AYALA: *Notas a la Recopilación*, nota a la ley 6, tít. 39 Lib. IX (Biblioteca de Palacio, manuscrito 1.210).—Un texto legal de este siglo lo define así: “dar uno su dinero a otros con cierto premio, mediante el cual toman los primeros a su cargo todos los riesgos ... del mar ... de que quedan libres los segundos; de suerte que si se verifica el siniestro, están estos exentos de pago, y de lo contrario ganan aquellos el principal y premios estipulados” (Cédula de 27 de octubre de 1768, en ANTONIO XAVIER PÉREZ Y LÓPEZ: *Teatro de la legislación Universal de España e Indias*, tomo XXVII, Madrid, 1798, pág. 177).

21. SANTERNA: *Tractatus de assecurationibus et sponcionibus*, P. I, número 15.

22. ZENO, ob. cit., pág. 321.

Flandes hubo desde 1310 una Cámara de Seguros; hay pólizas genovesas de 1347; la "Companhia das Naus", portuguesa, opera ya en este ramo durante el siglo XIV; en Barcelona se fijan como Ordenanzas en 1436, 1458, 1461 y 1484 diversas prácticas de seguro ya consuetudinariamente utilizadas. En 1556 el portugués Santerna ha elaborado el primer cuerpo doctrinal sobre esta materia, y pronto acomete empeño similar el italiano Stracca. Las Ordenanzas del Consulado de Burgos, modelo tan directo del de Sevilla, reglamentan los seguros en 1537²³.

Merecen anotarse desde ahora algunas características históricas generales de los contratos de seguro. Una es su temprana estructuración jurídica, que no resulta sorprendente si se tiene en cuenta que el derecho mercantil marítimo es siempre anterior al terrestre; a lo largo del siglo XVI alcanza completa madurez en lo que al comercio indiano se refiere, y en los siglos XVII y XVIII se limita a perfeccionar y completar su técnica; de ahí la gran estabilidad de sus normas y la escasa evolución jurídica que éstas ofrecen. Otra consiste en la uniformidad de mecanismo y procedimientos que el seguro presenta en todos los países, y que ya se pondrá de relieve al ir anotando sus variantes de aplicación típicas en el tráfico indiano.

Todos los mercaderes europeos hicieron cada vez uso más amplio del seguro, en torno al cual se movieron amplias esferas de intereses en Italia, Países Bajos e Inglaterra, donde—introducido por los italianos—es reglamentado estatalmente a principios del siglo XVII. Francia quedó un poco retrasada en el ritmo general; sus comerciantes se mostraron reacios a utilizar el seguro para viajes en los mares europeos; cuando, a mediados del siglo XVII, las grandes travesías con amplio margen de riesgo les impiden prescindir del seguro, puede observarse que casi ninguno de los aseguradores es francés²⁴; el Estado se vió en la necesidad de crear una "Chambre des assurances" en 1686, con objeto de impedir cada vez más subidos pagos a extranjeros por este concepto. En España, aunque la utilización del seguro fué general e inmediata, ocurre por lo demás algo similar; desde muy pronto apare-

23. Cfr. JESÚS RUBIO, ob. cit., pág. 572; CARANDE, ob. cit., pág. 280

24. GIRARD, ob. cit., págs. 491 y 492.

cen como aseguradores negociantes genoveses en la carrera de Indias²⁵, y luego flamencos, alemanes, ingleses e incluso franceses, que hasta la segunda mitad del siglo XVIII trafican ampliamente en el ramo de seguros²⁶; el apoyo oficial a algunas Compañías aseguradoras españolas, erigidas a fines de dicha centuria²⁷, responde a motivos proteccionistas análogos a los ya manifestados en Francia un siglo antes.

III. APLICACION INICIAL DEL SEGURO EN LA CARRERA DE INDIAS

Hasta ser reglamentados en 1556, los contratos de seguro se hicieron sin sujeción a normas especiales, según la costumbre universal; aunque hay noticia de algunos redactados ante escribano²⁸, diversos testimonios permiten inducir que el procedimiento más frecuente sería el contrato "in fide", establecido de palabra y anotado por el asegurador en sus libros de contabilidad²⁹. Los mercaderes se aseguraban unos a otros, y sin que al parecer hubiese ninguno exclusivamente dedicado a operaciones de seguro, todos comenzaron a practicarlas, asociados no pocas veces para este fin³⁰. Desde muy pronto, la Casa de Contratación fué encargada de ver y fallar todas las diferencias o pleitos surgidos en asuntos mercantiles, concretamente los relacionados con seguros y fletes; actuarían a este respecto "breue y sumariamente, sin figura de

25. Cfr. por ejemplo APS, libro de 1508, oficio III, escribanía de J. Ruiz de Porras, I, fol. 93o vto., 11 septiembre.

26. Como ejemplos, los apellidos Eyre, Valois, Hancock, Wailsh, Lasquett, etc., suscribiendo como aseguradores un grupo de pólizas fechadas en 1732 (Archivo General de Indias)—se citará AGI—, Papeles de Cádiz, legajo número 94 (sign. 5-2-4). Vid. también el apéndice final de este trabajo.

27. Cfr. texto correspondiente a las notas 70 y 71 de este trabajo.

28. Cfr. referencia a uno de ellos en "Catálogo de los fondos americanistas del Archivo de Protocolos de Sevilla", tomo I, apéndice XV, págs. 457 ss.

29. AYALA: *Notas a la Recopilación*, lib. IX tít. 39, ley 3 (manuscrito citado de la Biblioteca de Palacio).

30. Aparecen una vez hasta doce comerciantes sevillanos como aseguradores de un buque naufragado cerca de Santo Domingo, en 1549, APS, libro de 1550, oficio X, escribanía de Melchor de Portes, III, fol. 548.

juyzio, solamente a verdad sabida, e puedan determinar e determinen los dichos pleitos e deuates, como lo pueden hazer en sus causas y mercaderías los Cónsules de los mercaderes de Burgos, conforme a la pragmática que dello tienen”³¹.

El sistema de contrato verbal, que los documentos denominan “seguro en confianza”, presentaba, al carecer de toda formalidad, la ventaja de su rapidez, muy conveniente en los asuntos mercantiles; sin embargo, originaba, como es natural, multitud de reclamaciones, abusos y pleitos. Pronto iba a hacerse inadecuado ante la creciente complejidad que adquiere el ramo de seguros; a medida que aumenta el tráfico a Indias se multiplican las operaciones, no sólo porque el número de cargamentos es mayor, sino porque éstos son a veces asegurados en dos o más pólizas distintas³². La imprescindible agilidad de los tratos mercantiles determinó también que al asegurado no le fuera muchas veces posible contratar por sí mismo, por ausencia o cualquier otro motivo, y comisione a una tercera persona con objeto de que formalice el seguro en su nombre³³.

Aparte de estas y otras complicaciones necesarias y honestas, el mercado de seguros vino muy pronto a ser objeto de las más variadas maniobras de especulación. Cargadores y patrones de buques fueron sus iniciadores. No existiendo un registro oficial de pólizas, resultaba excelente negocio asegurar varias veces y a distintas personas un mismo cargamento por todo su valor; así desvirtuaban la finalidad del seguro, destinado a compensar pérdidas, nunca a proporcionar ganancias; pero en caso de naufragio, el cargador percibía varias veces el importe de las mercancías aseguradas; era más cómodo entonces arrojar al agua el cargamento, obteniendo la misma o mayor ganancia, que si, a costa de tiempo, molestias y trabajos, lo negociaran en Indias. Muy tempranas le-

31. Provisión real de 26 septiembre 1511, en “Cedulario Indiano recopilado por Diego de Encinas”, edic. de ALFONSO GARCÍA GALLO, Tomo III, Madrid 1946, pág. 144.

32. Cfr. JUAN DE HEVIA BOLAÑOS: *Labyrintho del comercio terrestre y naval*, Lima, 1617; libro 3.º, cap. 14, núm. 5.

33. Idem mismo capítulo, núm. 16. AYALA: *Notas a la Recopilación*, nota a la ley 1.ª, tít. 39, lib. IX (manuscrito citado de la Biblioteca de Palacio).

yes prohibiendo “echazones en la mar” indican lo real de este abuso³⁴, claramente registrado en las Ordenanzas de 1552 para la Casa de Contratación: “En el tomar de los seguros ay muy grandes fraudes, y algunas personas asiguran la hacienda secreto o en confianza o por poliça en diuersos asseguradores toda entera, y después cobran dos y tres vezes el ualor de lo que se perdió...”³⁵.

Los navieros abusaban más, si cabe, en el seguro de buques; a la vista de naufragios provocados deliberadamente para obtener del seguro o seguros cantidades superiores al valor del navío³⁶, fué necesario prohibirles que suscribieran pólizas cuyo importe excediera los dos tercios del valor real del barco³⁷.

Se especuló también concertando pólizas cuando el asegurado sabía ya ocurrida la pérdida del buque o mercancías, si la noticia le llegaba pronto y no era de dominio público; la jurisprudencia estimaba válido el contrato formalizado después de ocurrir el siniestro, si no era probada mala fe³⁸. No siendo ésta fácil de demostrar, la ley optaría más tarde por establecer que la había, y el seguro era nulo, si se suscribe tantas o más horas después de ocurrir el siniestro como leguas dista el lugar del suceso del puerto de contratación³⁹; más tarde, fué computado a legua y media por hora⁴⁰.

Finalmente, se practicó el “seguro por *vía de apuesta*”, espe-

34. Cfr. disposiciones de 1512 y 1552 en “Copulata de las Leyes de Indias”, lib. VII, tit. X, núms. 61, 62 y 63 (“Colec. de docs. inédos. relativos al Descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar”, serie 2.ª, tomo XXV, Madrid 1932).

35. Ordenanzas de 11 agosto 1552 para la Casa de Contratación de Sevilla, ordenanza 161 (cito sobre la copia existente en el manuscrito 2.987 de la Biblioteca Nacional, Madrid, fols. 336 vto. a 337).

36. “Porque en el asegurar de los nauios ay mayor necesidad de poner remedio, y porque los señores dellos no se descuiden por tenellos asegurados” (Ord. 162, manuscrito núm. 2.987, cit. nota anterior).

37. *Ibidem.*—Esta cifra máxima se redujo más tarde a un tercio del valor del buque (cfr. HARING, *ob. cit.*, pág. 357).

38. Cfr. HEVIA BOLAÑOS, *ob. cit.*, lib. 3.º, cap. 14, núm. 19.

39. “Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias”, lib. IX, tit. 39, ley 7 (Ordenanza 33 del Consulado de Sevilla).

40. AYALA: *Notas a la Recopilación*, nota a la ley 7, tit. 39, lib. IX (manuscrito cit. de la Biblioteca de Palacio).

cie del todo ficticia y especulativa, que fué pronto declarada ilegal. Consistía en formalizar pólizas sobre mercancías o naves que no eran propiedad del asegurado: éste pagaba la prima correspondiente y cobraba en caso de siniestro; el seguro se convierte entonces en simple apuesta ⁴¹. Aunque la jurisprudencia antigua admitía poder contraerse el seguro sobre cosas ajenas ⁴², las Ordenanzas lo prohibieron “por extraño a nuestras leyes” ⁴³; subsistió ilegalmente dicha modalidad, y “a vista de lo que se adelanta y frecuente este pernicioso abuso, que necesita de más poderoso remedio para cortarle de raíz”, hubo de reiterarse la prohibición en el siglo XVIII, bajo severas penas ⁴⁴.

No siempre este seguro-apuesta fué simple juego de azar; muchas veces era utilizado por personas no propietarias del buque o las mercancías, pero tan interesadas en su conservación como si realmente lo fueran. Son, por ejemplo, los mercaderes que han concedido al naviero o cargador un préstamo a la gruesa; si el viaje es feliz, reembolsarán su dinero amén de una excelente prima; pero si es adverso, era lógico que buscasen cubrir el riesgo apostando contra el regreso del navío o cargamento; en caso de siniestro reembolsan el préstamo, a cuya devolución por parte del deudor no tienen derecho, lo que equivalía a asegurarlo ⁴⁵.

Más adelante, cuando los preceptos legales encaminados a proteger a los aseguradores contra fraudes y engaños dieron a éstos ocasión de abusar a su vez, el seguro-apuesta se utiliza por los mismos asegurados, “que por este medio y reduciendo el contrato por vía de apuesta a los precisos extremos de si llega o no el barco

41. Como hoy día, por apuestas se entendieron en la época “las promesas recíprocas que se hazen entre dos, poniendo cada una supuesto en contra de lo que dize el otro, para ganarle o perderle, sobre subceso condicional dudoso (aunque sea de tercera persona), pasado, presente o por venir” (HEVIA BOLAÑOS, ob. cit., lib. 3.º, cap. 15, núm. 1).

42. HEVIA, ob. cit., lib. 3.º, cap. 14, núm. 15, y autores allí citados.

43. AYALA: *Notas a la Recopilación*, nota a la ley 34. tit. 39. lib. IX.

44. Cédula de 31 mayo 1763; en ANTONIO XAVIER PÉREZ Y LÓPEZ: *Teatro de la legislación universal de España e Indias*, tomo XXVII, Madrid, 1798, págs. 162-163.

45. Al prohibirse el seguro-apuesta, fué autorizado legalmente asegurar las cantidades otorgadas en préstamo a la gruesa (cfr. Cédula de 27 octubre 1768, en PÉREZ Y LÓPEZ, ob. cit., tomo XXVII, pág. 178).

se han prevenido para redimirse de las vejaciones que les causan los aseguradores, difiriendo, justificada la desgracia, la paga de lo que aseguraron”⁴⁶.

Pronto se hizo necesaria, en consecuencia, una reglamentación legal específica que pusiera en orden la contratación de seguros. Aunque se agitaran en contra muchos especuladores, en ello tenían positivo y común interés los aseguradores, el comercio en general y el Estado. Los primeros, obligados a atenerse a las declaraciones de los asegurados en cuanto al valor de las mercancías o naves, existencia de seguros anteriores, etc., careciendo de toda garantía informativa sobre extremos de tal interés, eran víctimas de engaños muy sensibles a su peculio⁴⁷.

Siendo mercaderes todos los aseguradores, sus pérdidas habían de resentir más o menos pronto a todo el comercio; a partir del momento en que para evitar ser engañados dejasen de interesarse por el negocio de seguros y renunciaran a suscribir pólizas, sin la garantía que éstas suponen para el comerciante modesto, sólo hubieran osado continuar traficando con Indias los temerarios o los muy ricos⁴⁸.

Esto hacía que el Poder público empezara a dejar de considerarse ajeno al problema: además de su natural interés en evitar pleitos y especulaciones peligrosas para el comercio, le era dable obtener provechos fiscales de una reglamentación estatal sobre seguros; al establecerla no descuidó, por cierto, aprovechar tal coyuntura; buenas muestras de ello son el cobro de derechos por inscripciones de pólizas en el registro oficial y una serie de disposiciones que tienden a velar por los intereses del Erario dificultando la evasión de impuestos, verbigracia: anulación del seguro sobre mercancías que vienen fuera de registro⁴⁹ y de aquéllas cuyo tráfico está prohibido⁵⁰; aunque estas leyes fueron reiteradas, su

46. Cédula de 31 mayo 1763, en ob. y vol. cit. nota anterior, pág. 163.

47. Cfr. AYALA: *Notas a la Recop.*, comentario a la ley 12, tit. 39, lib. IX (manuscrito citado).

48. *Ibidem.* nota previa al tit. 39, lib. IX.

49. “Recopilación”, lib. IX, tit. 39, ley 32 (ordenanza 58 del Consulado de Sevilla).

50. HEVIA BOLAÑOS, ob. cit., lib. 3, cap. 14, núm. 8; AYALA: *Notas a la Recopilación*, nota a la ley 32, tit. 39, lib. IX.

·cumplimiento resultó muy problemático, ya que los interesados lo eludían sustituyendo la póliza por una simple carta de promesa de pago, sin especificar a qué respondía éste ⁵¹.

IV. REGLAMENTACIONES DEL SEGURO EN LA CARRERA DE INDIAS

Por lo dicho en el apartado anterior, cabe inferir que las reglamentaciones legales del seguro no tardaron en elaborarse. Dada la importancia que adquiere en el comercio de Ultramar, no bastaban las normas usuales aplicadas desde los primeros momentos. Prescindiendo de la Real Provisión de 1511, que se limita a conferir a los jueces oficiales de la Casa de Contratación atribuciones para conocer pleitos sobre ésta y otras materias ⁵², y de las Ordenanzas de la Casa promulgadas en 1552, de no mayor alcance sobre el particular ⁵³, el primer y fundamental cuerpo de leyes sobre el seguro en la carrera aparece en las Ordenanzas del Consulado de Sevilla, dadas en 16 de julio de 1556.

Forman un conjunto detallado y completo, en el que se incluyen, además, los formularios a que en adelante habrían de ajustarse todas las pólizas de seguro, tanto de naves como de mercancías; en extensión, las disposiciones sobre seguros abarcan la mitad de todas las Ordenanzas del Consulado, desde la 28 a la 60 ⁵⁴. Dada la gran estabilidad y escasa evolución que caracteriza a las orde-

51. Cfr. JOSEPH DE VEITIA LINAGE: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, 1672. lib. II, cap. 19, núm. 15.

52. Provisión de 26 septiembre 1511, en "Cedulario de Encinas", ed. citada, tomo III, págs. 144-145; también en "Col. docs. inédos.... Ultramar", segunda serie, tomo 5, págs. 299 a 303.—Las Ordenanzas de la Casa de Contratación reiteran lo mismo en 1539 (cfr. "Colec. de docs. inédos.... Ultramar", segunda serie, tomo 10, págs. 453-459).

53. "Ordenanzas reales para la Casa de la Contratación de Sevilla", dadas en 11 agosto 1552 (ords. núms. 161 y 162); un ejemplar, incluido en la compilación de varias de ellas hecha por orden del marqués de Montesclaros (Biblioteca Nacional. Madrid. manuscrito 2.987, ya cit.), otro en Biblioteca Colombina de Sevilla, manuscrito 67-6-8, fols. 20 a 61.

54. Cfr. la edición citada de dichas Ordenanzas; se hallan también en el manuscrito 2.987 de la Biblioteca Nacional, cit., fols. 272 vto. y ss.;

naciones jurídicas sobre seguros, estas Ordenanzas tienen, prácticamente inalteradas, una larga vigencia; se incorporan íntegramente a la Copulata de Leyes de Indias, en el título 6.º de su libro VII⁵⁵; figuran en los "Sumarios" de Aguiar y Acuña⁵⁶, y pasan todas a la Recopilación de 1680, libro IX, título XXXIX; las 63 leyes de éste se limitan a copiar casi al pie de la letra las Ordenanzas 28 a 60 del Consulado, añadiendo sólo una disposición posterior que no versa en rigor sobre el seguro, fijando en un tercio del valor de las naves el importe máximo de préstamos a la gruesa que se tomen sobre ellas⁵⁷.

La legislación de seguros en el siglo XVII es insignificante y nada innovadora. Se limita a reiterar algunas disposiciones anteriores que parece no eran muy observadas. En 1618 se repetía que la inscripción de pólizas en el registro real era imprescindible para su validez⁵⁸, y una cédula de 1671 insiste acerca del momento a partir del cual se entiende comienzan a correr el riesgo los otorgantes de préstamos a la gruesa⁵⁹. Algunas de las leyes vigentes estaban, sin embargo, en desuso por anticuadas⁶⁰; no es de extrañar que en el siglo XVIII hubieran de ponerse al día, por lo menos aquellas habitualmente transgredidas o cuya interpretación originaba conflictos en la práctica.

Ya se ha hecho alusión a la cédula de 1763, que vuelve a prohi-

HARING, ob. cit., págs. 427-437, reproduce las ordenanzas del Consulado referentes al seguro.

55. Cfr. *Gobernación espiritual y temporal de las Indias*, lib. VII, tit. IV, núms. 35 y ss. (en "Colec. de docs. inédts... Ultramar", 2.ª serie, tomo XXV).

56. RODRIGO DE AGUIAR Y ACUÑA: *Sumarios*, cit., lib. III, tit. 33, "de los riesgos y seguros que se hazen de ida y vuelta de las Indias"; reproduce todas las disposiciones, omitiendo los formularios de las pólizas.

57. Cédula de 25 de mayo de 1558; ley 6 del tit. citado.

58. Cédula de 2 de julio 1618; "Recopilación", ley 32 del tit. cit.

59. Cédula de 22 mayo 1671, en *Cedulario Indico*, de MANUEL JOSEF DE AYALA, tomo 100, núm. 85.

60. Tal, por ejemplo, la ley 15 del citado tit. de la Recop. que establece "sueldo a libra" la proporción entre importe de primas y valor asegurado; estas monedas dejaron de ser usadas y aun conocidas y el contenido de la ley se entendía como simple modo general de expresar cierta proporción (cfr. comentario a esta ley y a la núm. 50, en AYALA, *Notas a la Recopilación*, manuscrito cit.).

bir el seguro-apuesta⁶¹. En 1767 y 1768 se legisló sobre el problema del uso conjunto de seguro y préstamo a la gruesa, que venía dando lugar a innumerables pleitos y arbitrariedades; la antigua Ordenanza 32 del Consulado, que con objeto de evitar siniestros provocados vedó asegurar la artillería y aparejo de naves, permitiendo sólo hacerlo sobre el importe de dos tercios del valor del casco del buque, se incumplía secularmente; no podía menos de ocurrir así, ya que para viajes tan largos el equipo del barco (provisiones, aparejos, sueldos, artillería, etc.) era muy caro, y un naufragio originaría pérdidas legalmente irreparables; sancionando el uso ya generalizado, aunque ilícito, una cédula de 27 de junio de 1765 autorizó a suscribir pólizas por el valor completo del buque al darse a la vela (incluidos aparejos, provisiones, etc.), y a tomar préstamos a la gruesa sobre el importe de los fletes contratados, por valor de dos tercios de éstos⁶²; se procuraba así aliviar a los navieros, que habían de hacer frente a altos gastos antes de que sus fletes les fueran abonados al descargar las mercancías.

Surgió entonces un abuso que pronto necesita remedio; supóngase que un navío ya equipado y completo vale 150.000 pesos, y contrata fletes por valor de otros 150.000; el patrón, dentro de la ley, formaliza un seguro por el valor completo del buque, y toma como préstamo a la gruesa 100.000 pesos sobre los fletes. Un siniestro oportuno le produce así 250.000 pesos (150.000 del seguro y 100.000 que ha embolsado por el préstamo), cuando en realidad sólo ha perdido el buque, es decir, 150.000 pesos.

Una cédula de 1768 zanjó la irregularidad disponiendo que eran lícitos préstamos a la gruesa por valor máximo de dos tercios del importe de fletes, y la póliza de seguro no se hiciese más que sobre la diferencia entre la cantidad tomada a préstamo y el valor com-

61. Cfr. PÉREZ Y LÓPEZ. ob. cit., tomo XXVII, págs. 161-164; diez años después se declaró que esta ley no tuviese efecto retroactivo (Cédula de 10 noviembre 1773, misma obra y volumen, págs. 164-165).

62. Aunque por cédulas de 1587 y 1588 (Recopilación, lib. IX, tit. 39, ley 6) se autorizaban préstamos a la gruesa sólo por un tercio del valor del buque en 1621 se elevó hasta dos tercios esta cifra tope (cfr. HARRING, ob. cit., página 356).

pleto del buque (en el ejemplo citado, serían 50.000 pesos)⁶³. El doble registro de pólizas de seguro y de préstamos a la gruesa, a cargo del Consulado, garantizaba contra toda especulación.

En el mismo año terminó otra irregularidad no prevista en leyes anteriores: la diferencia de duración del riesgo en los contratos de seguro y de préstamo a la gruesa. Este se hacía siempre entendiendo que el riesgo comenzaba para el prestamista en el momento de hacerse el buque a la vela, durando hasta veinticuatro horas después de largar anclas en el puerto de llegada; igual estaba preceptuado en cuanto al seguro de naves⁶⁴, mas no en el de mercancías: Sobre éstas, el riesgo corría por cuenta del asegurador desde que se iniciaba la operación de carga hasta descargar en el puerto de llegada (riesgo "de orilla a orilla")⁶⁵. Diéronse así casos pintorescos—uno muy sonado en el puerto de Cádiz, en 1760—de arder o hundirse un navío ya cargado, antes de salir del puerto; en este caso, el individuo que hubiese otorgado un préstamo a la gruesa sobre las mercancías siniestradas, y concertado un seguro por el importe de éste⁶⁶, tenía derecho a percibir la cantidad asegurada (el riesgo corría a cuenta del asegurador desde que se inició el embarque), y además el importe del préstamo a la gruesa que otorgó, cuyo riesgo sólo asumía desde que la nave se hace a la mar. Para evitar este absurdo, la cédula de 27 de octubre de 1768 dispuso que los préstamos a la gruesa sobre mercancías se entendieran corriendo el prestamista el riesgo de orilla a orilla, igual que en el seguro⁶⁷.

Otra ley, de 1777, vino luego a resolver un problema importante: las alteraciones de valor en las primas. Una vez acordadas

63. Cédula de 5 abril 1768; su texto da cuenta de toda la génesis del problema, y resume las conclusiones de Juntas del comercio celebradas en 1765 y 1767, que la cédula de 7 de junio de 1767 y ésta convierten en leyes (PÉREZ Y LÓPEZ, *ob. cit.*, tomo XXVII, págs. 163-177).

64. Recopilación, lib. IX, tit. 39, ley 56.

65. *Id.*, *ibid.*, leyes 37 y 44.

66. Las leyes permitían que el otorgante de un préstamo a la gruesa concertara un seguro sobre el valor de dicho préstamo (cfr. PÉREZ Y LÓPEZ, *ob. cit.*, tomo XXVII, pág. 178); recuérdese, además, lo dicho sobre el seguro-apuesta.

67. PÉREZ Y LÓPEZ transcribe esta cédula en *ob. y vol. cits.*, págs. 177-185.

éstas, no era raro que circunstancias exteriores e imprevisibles vienesen a alterar las condiciones del pacto: declaración de guerra o firma de paz, y en menor cuantía bruscas alzas o bajas de precios podían hacer el seguro, contratado con anterioridad, lesivo a una de las partes, en cuanto las primas acordadas resultaban demasiado bajas o altas, respectivamente, al surgir la nueva situación política o económica motivada por aquellos hechos. Se dispuso, al objeto de evitar pleitos y peticiones de modificar la prima contratada, que ésta se mantuviera siempre, a no ser que en la póliza se acordara lo contrario y se especificasen las posibles alteraciones⁶⁸.

Por último, a fines ya del siglo XVIII, se reglamenta específicamente la constitución de compañías de seguros. Ya se dijo que los aseguradores fueron en los primeros tiempos personas individuales y no especializadas de modo exclusivo en este negocio, sino, en general, simples mercaderes que lo practicaban ocasionalmente; vióse también cómo, no obstante, pronto empiezan a asociarse entre sí. Las empresas aseguradoras tuvieron demasiados reveses para que prosperaran con rapidez, mas fueron adquiriendo importancia cuando las leyes, bien o mal cumplidas, y sobre todo su propia gradual eficiencia y organización, las fueron garantizando contra especulaciones y engaños de los asegurados. Textos reales hablan, refiriéndose a 1760 y 1770, de directores de Compañías de seguros como individuos de peso e influencia en la vida económica gaditana⁶⁹. Cuando estas empresas van adquiriendo gran relieve, comienzan a ser reglamentadas por el Estado. Como ordenaciones legales extensas y minuciosas sobre alguna de las que operan en las rutas de Indias, pueden citarse: la cédula de 23 de diciembre de 1789⁷⁰, y un decreto de 12 de febrero

68. Real orden de 15 marzo 1777, en *Cedulario Indico*, de AYALA, tomo 49, núm. 173.

69. PÉREZ Y LÓPEZ, ob. y vol. cit., pág. 173; AYALA: *Notas a la Recopilación*, nota a la ley 11 del tit. 39, lib. III.

70. Da ordenanzas completísimas a una Compañía establecida en Madrid, por diez años, como Sociedad por acciones, muy interesado en los negocios de Indias; prueba de ello es que, trabajando siempre a base de cobro de primas en metálico y al contado, las admite en Cádiz mediante pagarés a seis meses vista (se hallan en PÉREZ Y LÓPEZ, ob. y vol. cit., págs. 185 a 207).

de 1800⁷¹, este último creando en Cádiz una Compañía de seguros "con el nombre de la Reyna María Luisa".

Anotado ya lo principal de la legislación sobre seguros, únicamente dos palabras sobre tratadistas en la misma materia. Bien pueden quedar reducidas a la mención de Hevia Bolaños; trata del seguro marítimo en su *Labyrintho del comercio terrestre y naval* (capítulo XIV del libro 3.^o), editado en Lima, 1617, y reimpresso luego, formando parte, como volumen II, de su *Curia Filípica*⁷²; sus fuentes principales son Santerna, Stracca, la legislación castellana sobre esta materia y, secundariamente, algún otro jurista italiano o portugués. Debe anotarse también que Manuel José de Ayala, muchos años después, lo utiliza en sus *Notas a la Recopilación de Indias* (libro 9.^o, título XXXIX); en estos comentarios, Ayala muestra conocer, además de las citadas fuentes, las leyes y juristas franceses.

V. CONCEPTO Y ELEMENTOS DEL CONTRATO

Sobre los textos legales que regularon el seguro en la Carrera de Indias procede ahora hacer consideración en el orden jurídico, después del estudio histórico precedente. La madurez y estabilidad que se ha visto presenta el seguro, hace que en algunos aspectos los conceptos entonces vigentes sigan siéndolo en nuestros días.

Tal, por ejemplo, las dos relaciones jurídicas obligatorias, una de prestación y otra de contraprestación, que el contrato de seguro marítimo implicaba. Uno de los contratantes (asegurador) se obliga a indemnizar, hasta el límite de la suma asegurada, los daños que otro (asegurado) pueda sufrir en su navío o mercaderías, a causa de un siniestro de navegación. El asegurado se obliga, en cambio, a pagar al asegurador una determinada cantidad (premio). Lo característico de este seguro es el desplazamiento de un riesgo ma-

71. AYALA: *Cedulario Indico*, tomo 1114, núm. 113.

72. Cfr. por ejemplo, la edición de Madrid, 1841, de la *Curia filípica*. Al comenzar lo que allí figura como tomo XI de la *Curia*, explica por qué lo titula *Labyrintho*, y habla de él como obra por completo independiente de la *Curia* propiamente dicha (cfr. lib. I, cap. I, núms 1 y 2, pág. 274 de dicha edición).

rítimo mediante el pago de un precio, y, por el hecho de recibirlo, el asegurador traslada sobre su patrimonio un riesgo que antes gravitaba sobre el patrimonio del asegurado.

Para la calificación exacta del contrato se han de reunir las notas que lo delimitan conceptualmente:

1. Ser un contrato oneroso⁷³; a la posible prestación del asegurador se contrapone la prestación actual del asegurado.

2. Ser un contrato aleatorio⁷⁴; en el momento de concluirse, la prestación del asegurador depende de un acontecimiento incierto (daño de mar).

3. Recaer sobre el riesgo específico de navegación; esta nota constituye la última diferencia que califica al seguro marítimo.

De los varios criterios sistematizadores empleados por la técnica jurídica, parece preferible utilizar el que suministra la consideración de los elementos del contrato. En éste intervienen dos o más personas en calidad de partes contractuales: son los elementos personales. Estos se ligan entre sí por prestaciones y contraprestaciones que recaen sobre objetos propios: son los elementos reales. Por último, el contrato plasma en una forma que exige determinados requisitos: son los elementos formales. En apartado especial se estudiarán los supuestos de nulidad y rescisión.

VI. LOS ELEMENTOS PERSONALES

I. ASEGURADOR, TOMADOR DEL SEGURO Y ASEGURADO.

El asegurador es el que percibe el premio y se obliga a pagar, en caso de siniestro, la indemnización del daño. En el texto de las Ordenanzas del Consulado sevillano, aunque se admite la posibilidad de que los aseguradores sean varios (coaseguro)⁷⁵, no se prevé ex-

73. Ley 52, tit. 39, lib. IX de la Recopilación (en adelante, al citarse sólo leyes, se entienden de este libro y título de la Recopilación): "que las pólizas de las Indias se entiendan sueldo a libra entre los aseguradores, a pérdida o ganancia".

74. Ley 7: "que si se asegurase nao a tiempo que su pérdida se pueda saber, a legua por hora, el seguro sea nulo".

75. "Otorgamos y conocemos lo que aquí abaxo firmamos", leyes 35, 44, 47, 54, 56.

presamente que el asegurador sea una persona social; sin embargo, en las pólizas es mucho más frecuente ver firmas de varios aseguradores que la de uno solo ⁷⁶; esta característica, lejos de limitarse a la época inicial del tráfico indiano, perdura hasta muy entrado el siglo XVIII ⁷⁷. En la segunda mitad de éste, y sobre todo a partir del florecimiento comercial subsecuente a las leyes de comercio libre, adquieren auge e importancia las Compañías anónimas con capital por acciones especializadas en el negocio de seguros; como se dijo, el Estado procuró que se montaran con dinero español, para eliminar las inversiones extranjeras, de tanta tradición en el ramo.

El asegurador puede contratar personalmente o haciéndose representar por otro, otorgándole previamente poder ante escribano y dejando copia auténtica en el Consulado, que se ha de presentar para su aprobación y bastanteo al prior y cónsules ⁷⁸.

Tenían prohibido actuar como aseguradores aquellos comerciantes que ocupasen cargos directivos en el Consulado de Sevilla ⁷⁹, juzgando con fundamento que esto podía originar abusos; “parece que el prohibir a los comerciantes uno de los tratos más importantes y honestos, o privarles por ejercerle de la idoneidad para (los cargos de prior o cónsul), es rigurosa ley”, opinaba Veitia, testificando que tal ley no se cumplía ⁸⁰.

El asegurado es la persona a quien corresponde el derecho a obtener la prestación del asegurador. De la Ordenanza 28 del Consulado, se desprenden las siguientes combinaciones en cuanto al modo de intervenir el asegurado en el contrato, dándose las tres en la práctica: 1, en nombre y por cuenta propios, en cuyo caso él mismo viene obligado a pagar el premio, y tiene derecho al cobro de la in-

76. Cfr. supra, nota 30 y texto correspondiente.

77. Cfr. apéndice. parte final y docs., cits. nota 26.

78. Ley 1: “que el que firmare riesgo por otro, tenga poder aprobado por el Consulado, y dexé traslado”; parece que debe juzgarse aplicable tanto al asegurador como al asegurado.

79. Por Cédula de 13 junio 1554 (*Sumarios*, de AGUIAR Y ACUÑA, lib. 3.º, tit. 6, ley 3).

80. VEITIA, ob. cit., lib. 1, cap. XVII, núm. 21; sobre la prohibición a los corredores de lonja para intervenir como partes en los contratos de seguro, se hablará más adelante.

denminización; 2, en nombre y por cuenta ajenos, siendo, por lo tanto, parte en el contrato el representado (mecanismo de la representación directa)⁸¹, y 3, en nombre propio y por cuenta ajena (mecanismo de la representación indirecta)⁸². Esta última modalidad—del que es ejemplo el contrato reproducido en apéndice—da lugar a la figura del seguro por cuenta ajena, en la que, de una parte, el contratante en propio nombre (tomador del seguro) viene obligado al pago de la prima, y de otra, el verdadero interesado (asegurado) tiene derecho exclusivo a la prestación del asegurador. El seguro por cuenta ajena está basado en la consideración de que sólo quien está realmente interesado en que no ocurra el siniestro puede reclamar del asegurador. Por eso se quebrantan los principios de la representación indirecta, al entrar en la ejecución del contrato una persona distinta (asegurado) a la que contrató en propio nombre (tomador), es decir, que la comisión conferida para contratar un seguro se desdoble por obra de la relación de interés: el comisionista estará obligado a pagar el premio y sólo el comitente tendrá derecho a cobrar el daño. La ley 57⁸³, redactada en su texto cuidadosamente en contraste con su título, no puede obstar a la construcción del seguro por cuenta ajena, puesto que si autoriza “al que se aseguró en nombre de otro” para cobrar y hacer la “dexación”, sin necesidad de presentar un nuevo poder, se refiere exclusivamente al supuesto contemplado en el número 2. Tampoco se opone al seguro por cuenta ajena la ley 16⁸⁴, al autorizar que el cargador o consignatario puedan cobrar el seguro, porque—aparte de que es posible que el tomador del seguro no sea cargador ni consignatario⁸⁵—dicha autorización es solamente una legitimación procesal para obrar (“legitimatío ad causam”), y además la ley 21⁸⁶,

81. “... y en el renglón pusieren que firman por otra persona, o *por su poder*” (ley 1).

82. “... o por comisión” (idem).

83. “que el asegurador (asegurado debe entenderse) por otro lo diga en la póliza, y pueda cobrar el riesgo y hacer dexación sin poder”.

84. “Que para cobrar el seguro sea parte el cargador o el consignatario”.

85. Por ejemplo, el del siguiente esquema, en que A es consignatario. B. cargador y asegurado, C tomador y D asegurador: $a - b - c - \longrightarrow d$

86. “que el riesgo se pueda cobrar por carta del factor o asegurador, con la fianza, forma y pena de esta ley”.

que permite al asegurado el cobro de la indemnización valiéndose de la carta misiva de su factor, contrapone claramente "factor" (comisionista o tomador del seguro) y asegurado, atribuyendo a este último el derecho a la prestación del asegurador, la más acusada característica del seguro por cuenta ajena.

El asegurado en el seguro por cuenta ajena puede no ser designado determinadamente. Esto es característico de una modalidad del seguro marítimo, llamado por cuenta de quien corresponde, en el que se deja sin determinar la persona interesada como asegurado. A esta forma de seguro se alude en la ley 47, y aun más categóricamente en la 56⁸⁷. De este modo se puede superar la dificultad de conocer en el momento del contrato a quién pertenecen las cosas que se aseguran, o a quién pertenecerán cuando, acaecido el siniestro, llegue la ocasión de reclamar al asegurador⁸⁸. El seguro por cuenta de quien corresponda facilita las transacciones de mercancías⁸⁹ durante el viaje.

2. DERECHOS DEL ASEGURADOR Y DEL ASEGURADO.

La correlación del hecho subjetivo—debe:—, permite estudiar los problemas de contenido enfocándolos desde distinto ángulo visual. Se prefiere exponerlos desde el punto de vista de los derechos.

A) *Derechos del asegurador*.—a) Derecho fundamental: cobro del premio. Ha de ejercitarse contra el único obligado a su pago, que es quien contrata en su propio nombre, aunque sea por cuenta ajena. El premio se cobra de una vez, según el sistema de prima única; ésta se halla sometida al principio de indivisibilidad e invariabilidad, se fija, y no puede ser modificada por aconteci-

87. "... y a riesgo de (vos) (cfr. texto ley 44) N. y de N., o de cualquiera de ellos, y a riesgo de su compañía" (fórmula general de póliza para viaje de regreso de Indias). "... perteneciente lo susodicho (el casco de la nao) a vos el susodicho, o a quien pertenecer deba, en qualquier manera que sea" (Fórmula general de póliza sobre navíos). Cfr. HEVIA BOLAÑOS: *Labyrintho*, lib. III, cap. XIV, núm. 2; donde alude al carácter "innominado" del seguro.

88. La póliza transcrita en el apéndice deja previsto el caso de seguro por cuenta de quien corresponda: "a vos... o a quien en cualquier tiempo dixeredes que pertenece o pertenecer pueda"...

89. Una de las más frecuentes era la compraventa por medio de títulos.

mientos posteriores, aunque afecten a la naturaleza de los riesgos⁹⁰. Para garantizar este derecho, las Ordenanzas conceden al asegurador un derecho de retención de la indemnización que eventualmente está obligado a pagar, si dentro de los tres meses siguientes a la firma del contrato, no le paga el tomador del seguro, bien espontáneamente o requerido al efecto⁹¹. Constituye una eficaz garantía contra el asegurador moroso, y está fundado en la equidad y en la naturaleza de las obligaciones recíprocas a título oneroso.

b) Derechos secundarios.—1, derechos de información: derecho a que el asegurado o tomador del seguro le informen exactamente al hacerse el contrato (se halla recogido en la ley 7, si bien limitado a un supuesto contrario, al sancionar con nulidad el contrato pactado por el asegurado cuando éste ya conoce la pérdida de la nave, faltando a la buena fe característica del seguro)⁹²; derecho a que se le comuniquen por el asegurado la realización del siniestro, dentro de los dos años siguientes a la firma del contrato⁹³; derecho a que se le comuniquen los seguros anteriormente pactados sobre la mercancía o buque objeto del seguro⁹⁴.

2, derecho a que se aminore el daño: no se formula expresamente con carácter general, pero resulta regulado en varios preceptos⁹⁵, y sobre todo en el texto oficial de las pólizas⁹⁶.

3, derecho de subrogación personal contra el autor del daño: es consecuencia lógica del anterior; una vez pagada la indemnización, el asegurado pierde todas las acciones que tenga sobre el

90. Ley 52 (cfr. sobre su efectividad, lo dicho en notas 60 y 68 de este trabajo, y texto correspondiente).

91. Ley 11, "que el premio del seguro se pague dentro de tres meses, y si no, no corra el riesgo".

92. Ley 7, "que si se asegurare nao a tiempo que su pérdida se pueda saber, a legua por hora, el seguro sea nulo"; cfr. notas 39 y 40 de este trabajo y su texto correspondiente.

93. Ley 18, "que la pérdida o avería se haga saber, pida y cobre en los términos de esta ley".

94. Cfr. ley 19; la obligación de inscribir las pólizas en el registro oficial—a la que se aludió más arriba—estaba orientada a garantizar este derecho contra abusos y especulaciones.

95. Leyes 22, 23 y 43.

96. Cfr. leyes 47 y 56.

causante del daño (en los riesgos por acto de hombre), porque si se permitieran podrían enriquecerse, injustamente, en perjuicio del asegurador; en cambio, si se permite la subrogación del asegurador en el ejercicio de tales acciones podrá reintegrarse del importe de lo abonado. Esta subrogación personal (distinta a la real o "dexación", a que se aludirá, se halla prevista en la ley 8, que distingue perfectamente la real⁹⁷ de la personal⁹⁸, y además está regulada en la ley 25⁹⁹.

B) *Derechos del asegurado*.—Los derechos del asegurado se reducen al cobro de los daños causados por el siniestro de navegación. El nacimiento de este derecho está condicionado a: 1, realización del siniestro temido¹⁰⁰, y 2, que el siniestro sea la causa de un daño patrimonial¹⁰¹. El asegurado dispone de dos medios distintos para exigir la indemnización del daño. Uno exige, como en los demás seguros, la demostración cuantitativa del daño; es la llamada acción de avería. El otro tiende a facilitar la liquidación del siniestro, sin necesidad de cálculo alguno; es la llamada acción de "dexación" o abandono. Cuando ocurren los presupuestos legales del segundo, el asegurado puede optar por uno u otro medio.

a) *Acción de avería*.—Es el método normal para cobrar la indemnización, sobre la base del daño realmente sufrido; se usa en aquellos casos en que no se puede emplear el derecho de abandono, o cuando se opta por ella a pesar de existir éste.

Como los daños han de ser soportados por el asegurador según el contenido del seguro, para fijar el importe de la indemnización hay que proceder a dos operaciones distintas: una para

97. "... haciendo el asegurado dexación en los aseguradores".

98. "... dando las cesiones y recaudos necesarios".

99. "que se cobre de los aseguradores lo que en algún puerto tomare la justicia o pueblo (u otra persona, cfr. texto de la ley), dando recaudo para pedirlo", ordenanza 51 del Consulado.

100. Esto se prueba por "certificación hecha por parte, o sin parte, o por persona, que no sea parte hecha en el lugar donde se perdiere la nao o en otra cualquier parte". cfr. leyes 35 47 y 56.

101. Cuestión sometida a prueba en cada caso concreto; el asegurador no respondía de daños ocurridos por culpa del maestro de la nave (cfr. HEVIA BOLAÑOS, ob. cit., lib. III, cap. XIV, núm. 28), del propio asegurado (idem, ídem, núm. 24) o por defectos de la mercancía asegurada (AYALA, *Notas a la Recopilación*, notas a las leyes 20 y 30, manuscrito cit.).

fijar la cuantía del daño; otra para determinar, una vez conocida ésta, la cantidad que el asegurado tiene derecho a obtener, habida cuenta de la parte del valor del interés asegurado que se cubre con la suma asegurada.

La cuantía del daño depende de su clase:

1. pérdida total. Probada la realización del siniestro, la cuantía del daño es igual al valor de las mercancías o del casco del buque, fijado por regla general en la póliza¹⁰². El asegurado ha de ejercitar su acción apoyándola en estos dos datos: preexistencia de la cosa asegurada y su valor. Y como para la demostración de lo primero y, en su caso, de lo segundo, ya no es posible la apreciación "in natura", se admiten los siguientes medios: manifestación hecha ante el escribano de registros en Indias (según ley 27), y el libro del escribano de la nao con juramento del cargador o, en su defecto, testigos en España (según ley 28), cuando en ambos lugares aun no se haya hecho el registro; la fe del registro de ida o venida de Indias¹⁰³; o provisionalmente, la carta misiva del factor, persona que enviare las mercancías o cargador, si en los dos años siguientes a la sentencia así obtenida se presenta la fe del registro al prior y cónsules¹⁰⁴. Si de los medios indicados (que sin duda acreditan la preexistencia y cantidad de las cosas) no se desprende su valor, el juramento prestado por el cargador es suficiente por sí solo para demostrarlo¹⁰⁵. En la práctica, este último procedimiento acabó por prevalecer; las pólizas del siglo XVIII ya consignan explícitamente, aun contra la letra de la ley, que los aseguradores se atenderán "al simple juramento vuestro o qualquiera conocimientos o cuentas que nos mostreis extrajudicialmente"¹⁰⁶.

2. pérdida parcial. En el seguro de mercancías, para saber la cuantía del daño, hay que obtener el valor de las que se han perdido (diferencia del valor del cargamento y del de las mercancías salvadas), y después, si se dan los supuestos de avería gruesa,

102. Leyes 9 y 5.

103. Ley 26.

104. Ley 31.

105. Ley 41, "que en el costo y valor de lo asegurado, se esté al juramento del cargador"; (véase, no obstante, la cita hecha en nota 102).

106. Vid. apéndice.

hallar la cantidad que en el reparto ha correspondido a la póliza de que se trate ¹⁰⁷. Cuando no hay propiamente pérdida, sino sólo deterioro — únicamente indemnizable en el seguro de ida a Indias ¹⁰⁸—, para conocer su cuantía basta obtener la diferencia del valor que las mercancías hubieran adquirido de llegar sanas al puerto de destino y del que tienen averiadas. En el seguro de navíos, el importe del daño es igual al de las reparaciones que necesite el buque ¹⁰⁹. Es aplicable a la pérdida parcial, “mutatis mutandi”, lo dicho en 1 sobre la prueba de la preexistencia y valor de las cosas.

3, pérdidas-gastos. Puede suceder que el asegurado, u otra persona autorizada y por su cuenta, se vea obligado a realizar gastos, bien sea para atender las necesidades de una detención forzosa del navío, a causa de un accidente de navegación ¹¹⁰, o de las disposiciones de la autoridad judicial ¹¹¹, bien para la descarga, reembarque o transbordo a causa de inhabilitación para navegar ¹¹². En todos estos casos, el asegurado puede cobrar los gastos hechos por él, por el naviero o por el cargador.

La cantidad que el asegurado tiene derecho a cobrar no es en todos los casos igual a la cuantía del daño. Hay que tener en cuenta si la suma asegurada cubre todo el valor de las cosas objeto del seguro, o si es inferior a dicho valor. En el primer caso, es evidente que el asegurado tiene derecho a cobrar la suma asegurada; habiendo pérdida parcial, el valor de las cosas perdidas o la diferencia del que hubieran tenido sanas y del que tienen averiadas. En el segundo caso, habiendo pérdida total el asegurado sólo pue-

107. Ley 10, “Que el riesgo de lo alijado o descargado en beneficio de todos, se reparta por avería gruesa”; hay que entenderla limitada por la ley 33, que exceptúa del reparto los esclavos y bestias.

108. Ley 20 (entiéndase con las salvedades indicadas en nota 29).

109. “... que las costas que sobre ello se hicieren (por beneficiar o adobar la nao) lo pagaremos, quier se salve lo susodicho, o parte de ello, quier no” (ley 56).

110. Ley 22; cfr. VEITIA, ob. cit., lib. II, cap. XIX, núm. 13.

111. Ley 30.

112. Ley 43; se entiende la innavegabilidad ocasionada por un riesgo (combate, temporal, etc.), no la debida a vejez del barco (cfr. AYALA: *Notas a la Recopilación*, ley 32).

de resarcirse hasta la cantidad de la suma asegurada, sufriendo como asegurador de sí mismo la pérdida del valor de los objetos que no queda cubierta por la suma¹¹³; habiendo pérdida parcial, el asegurado sólo tiene derecho a cobrar aquella cantidad que esté, respecto de la cuantía del daño sufrido, en la misma proporción que están suma asegurada y valor real de los objetos. Esta liquidación por parte alicuota está claramente aludida en la ley 56¹¹⁴.

En cuanto al ejercicio de la acción de avería, hay que tener además en cuenta el tiempo y la legitimación. Dicha acción hay que ejercitarla dentro de un plazo de caducidad que empieza después que transcurren seis meses de la fecha de la firma y termina a los cuatro años¹¹⁵. Pero los plazos señalados en la ley 18 son preclusivos, a contar de la fecha de la póliza: 1, dos años para notificar la pérdida o avería; 2, otros dos para presentar los recaudados; 3, cuatro años para cobrar la indemnización. Legitimados para el ejercicio de la acción de avería están el asegurado, el cargador y el consignatario¹¹⁶.

b) Acción de abandono.—Tiene carácter excepcional frente a la acción de avería y es peculiar del seguro marítimo. Consiste en una declaración de voluntad que permite al asegurado, en ciertos casos previstos, exigir del asegurador toda la suma asegurada a cambio de la transferencia de sus derechos sobre las cosas de seguro (“dexación”)¹¹⁷. Este derecho de abandono facilita el cobro

113. Véase ley 5, que sólo permite asegurar el casco de un navio en las dos terceras partes de su valor, o en la fracción que el prior y cónsules determinen; si el buque se pierde, el asegurado soportará la pérdida del tercio, que constituye su propio riesgo.

114. “y pagaremos llanamente todo lo que aquí pareciere escrito, o la parte que del daño recibido nos cupiere pagar” (póliza general para asegurar los cascos de navios), en relación con la ley 5; si el buque sufre averías-daños, el asegurado solamente podrá reclamar según la liquidación de parte alicuota.

115. Leyes 35, 47 y 56; ley 18, “que la pérdida o avería se haga saber, pida y cobre en los términos de esta ley”.

116. Ley 16.

117. La define AYALA como “auto por el cual el asegurado cede o dexa a los aseguradores los derechos o acciones de propiedad que tiene en la cosa asegurada” (*Notas a la Recopilación*, nota a la ley 29); tenía que ser absoluta, nunca condicional.

de la indemnización pactada sin necesidad de probar el daño; en consecuencia, fué ejercido por los asegurados siempre que les correspondía¹¹⁸, salvo en el raro caso de que las operaciones de salvamento de lo siniestrado resultaran fáciles y el seguro pactado fuera demasiado bajo para suplir pérdidas. En los casos de dejación, los aseguradores—particularmente tratándose de mercancías valiosas—no escatimaban gestiones para hacerse con los bienes objeto del seguro o el importe de su venta, emprendiendo alguna vez operaciones de salvamento muy costosas¹¹⁹.

Se concede la dejación:

1, por falta de noticias, cuando transcurre año y medio desde la partida sin saberse el paradero del navío¹²⁰; es una presunción de pérdida, semejante a la del fallecimiento por ausencia de una persona, que excluye la prueba de la realidad del daño.

2, por pérdida de la nave, naufragio o descarga de mercancías por estado de innavegabilidad del buque¹²¹. En estos casos puede hacerse “dexación” de las mercancías que no sean oro o plata, recibiendo el asegurado la cantidad asegurada. Las autoridades coloniales suelen ordenar se almacenen las mercancías de este modo descargadas, o se vendan en subasta, y se remitan ellas o su importe a la Casa de Contratación, entregándolas ésta al dueño o al asegurador, si aquél había hecho “dexación”¹²².

118. Cfr. como ejemplos: APS, libro de 1527, oficio IV, escribanía de Alonso de la Barrera, I, fol. 333, 8 febrero; libro de 1550, oficio X, escribanía de Melchor de Portes, III, fol. 548, 6 noviembre; libro de 1551, oficio XV, escribanía de Juan Franco, I, fols. 793 (30 diciembre 1550) y 1.059 vto. (19 febrero), etc.

119. En AGI, Papeles de Cádiz, legs. núms. 47 y 62 (letra B), pueden verse, como ejemplo, numerosas certificaciones de salvamento de cargas por buzos, gastos de salvamento, productos de venta de mercancías siniestradas, etcétera, correspondientes a naufragios ocurridos en la Carrera de Indias en 1722, 1726 y 1786.

120. Ley 8; el plazo de año y medio en ella señalado, aunque vigente en el siglo XVIII, se consideraba ya inadecuado, excesivo tratándose de viajes cortos, y escaso para los muy largos (cfr. AVALA: *Notas a la Recopilación*, nota a la ley 8).

121. Ley 29.

122. Cfr., por ejemplo, Instrucción del virrey Mendoza a su sucesor,

3, por descarga de las mercancías, mandada por la autoridad judicial, si aquélla se efectúa en un puerto que no sea el de carga y no se cargan de nuevo en la misma nave ¹²³. El abandono está condicionado en este caso a la presentación de un testimonio de los hechos que manifieste en poder de quien quedó la hacienda.

Los efectos jurídicos de la "dexación" son: uno de carácter real, consistente en la transmisión al asegurador de los derechos del asegurado sobre las cosas abandonadas (subrogación real); otro de carácter obligacional, que permite al asegurado el cobro de la suma asegurada íntegra.

Los plazos señalados para la acción de avería semejan ser aplicables aquí.

VII. LOS ELEMENTOS REALES

I. EL INTERÉS Y EL OBJETO ASEGURADO.

El interés que se asegura es el *objeto del seguro*. Consiste en una relación (posesión, propiedad, arrendamiento, usufructo) por la cual el asegurado puede sufrir un daño en su patrimonio a causa de un siniestro. Ese interés, en el seguro marítimo, recae en definitiva sobre mercancías o navíos, que son el *objeto asegurado*. Lo esencial es que esa relación económica del asegurado con el navío o cargamento esté sometida a un riesgo de navegación ¹²⁴; por eso se pacta el seguro. El interés asegurado representa un valor económico—que es el límite de la indemnización del asegurador—directamente amenazado por el riesgo.

Velasco: pág. 237 de *Instrucciones que dejaron los virreyes de Nueva España...*, México, 1867.

123. Ley 30 "que la nao se entienda no estar para navegar quando se descargare por la justicia, y entonces se cobren los gastos, o se haga dexación..."; cfr. AYALA: *Notas, cits.*, comentario a la ley 25.

124. Ley 17, sobre nulidad por falta de puesta en riesgo; para HEVIA (ob. cit., cap. XIV, núm. 25), siguiendo a las Partidas, se entendía por riesgo: "quebrantamiento de la nave, o dar en tierra, o tocar bajos, o de mar, o corrientes della, o de ríos, o de abenidas, y lluvias, o viento, o tempestad, o granizo, nieve, yelos, sol, ayre caliente, o de aues, langostas, ratones, gu-

Desde el punto de vista de la determinación del interés asegurado, el seguro marítimo puede contratarse mediante póliza especial o mediante póliza flotante. En el primer caso, protege contra el riesgo de determinadas mercancías¹²⁵, cargadas en un navío designado "nominatim"¹²⁶, y por un determinado viaje (ida o venida de las Indias) o plazo. En el segundo caso, quedan indeterminados el navío¹²⁷ y las mercancías¹²⁸, y el seguro se pacta por un viaje determinado o por una serie de viajes, abarcando todas las mercaderías que en ellos pueda tener el asegurado. La ventaja de la póliza flotante es notoria, ya que exportadores o importadores de Indias podían tener en la carrera varios cargamentos a la vez, y hacer un seguro para cada uno de ellos implicaba demasiados gastos y pérdidas de tiempo. El abono a un seguro constante tiene para el asegurado la ventaja de cubrir todos los valores en riesgo, y para el asegurador la ventaja propia del abono: estabilidad del cliente.

Atendiendo al objeto que se asegura, abstracción hecha de la persona en él interesada, el seguro puede ser de navíos o de mercancías; el primero, es el seguro de un interés sobre el buque; el segundo, de un interés sobre las mercancías o cargamento.

A) *Seguro de navíos*.—Según la Recopilación, quedan excluidos de este seguro los fletes, artillería y aparejos de la nave, bajo pena de nulidad del contrato¹²⁹. El objeto queda limitado al casco; pero en éste sólo se permite asegurar las dos terceras partes de su

sanos o otros animales, guerra enemigos o amigos, o robo, o hurto dellos, o otro qualquiera caso FORTUYTO que acaezca o acaecer pueda sin culpa del maestre de la nave" o del asegurado; se excluyen, pues, los daños culpables a que más arriba se hizo referencia, limitándose la responsabilidad del asegurador a los casos fortuitos; éstos, según HEVIA (íd., núm. 26) pueden ser "solitos o acostumbrados", o "insolitos", según hayan o no ocurrido en los últimos veinte años; el seguro podía o no afectar a los segundos.

¹²⁵. Por ejemplo, leyes 35 y 46.

¹²⁶. Ley 55.

¹²⁷. Leyes 54 y 55 "a contrario sensu".

¹²⁸. Véase ley 36, interpretando la palabra mercaderías sin delimitación alguna, y leyes 33 y 46 "a contrario sensu".

¹²⁹. "que no se puedan asegurar artillería ni aparejos de nao y el casco se pueda asegurar cómo se declara".

valor en viaje de ida, o la fracción que prior y cónsules autoricen en el de venida, siempre que en ambos casos se extienda una póliza específica¹³⁰. No obstante, en 1765 la ley sancionó el uso ya generalizado de asegurar el valor íntegro del buque y sus pertrechos¹³¹.

B) *Seguro de mercancías*.—Si en la póliza no se determinan los objetos, usándose la voz “mercaderías”, se entiende que abarca todo género de ellas, excepto bestias, esclavos, casco, aparejos, fletes y artillería de la nao. El seguro de animales y esclavos se ha de pactar expresamente¹³³ y lo mismo el casco del navío: lo demás queda excluido de la contratación del seguro¹³⁴.

2. EL RIESGO Y EL SINIESTRO.

Las Ordenanzas señalan con claridad la distinción entre riesgo y siniestro: el primero es un estado de peligro para el objeto asegurado; el segundo es el hecho en que se concreta y realiza un estado de riesgo¹³⁵. El mar no es por sí solo el que engendra un estado de riesgo, sino más bien la navegación marítima, puesto que también quedan asegurados siniestros que no se deben a acción del mar, sino del hombre (apresamiento, saqueo, hundimiento). Por otra parte, el riesgo se extiende a las operaciones antecedentes y subsiguientes a la expedición marítima, como se verá luego, e in-

130. Véase apartado VIII, y también lo dicho en el apartado IV.

131. Cfr. supra, nota 62 y texto correspondiente; también el apéndice de este trabajo: “aseguramos... quilla casco y pertrechos”.

133. Leyes 33 y 46; esta individualización del seguro sobre esclavos o ganado viene explicada por la peculiaridad del riesgo que ofrecen, distinto y mayor que el de las mercancías (enfermedades, alimentación, dificultad de acomodo en el buque), y porque la ruta suele ser distinta (para las mercancías, en general Sevilla-Indias; para esclavos, muchas veces Africa-Indias); cfr. como ejemplo, APS, libro de 1587, oficio VIII, escribanía de Alonso de Cívico, II, cuaderno suelto sin foliar. 19 agosto.

134. Ley 5.

135. Cfr. leyes 42 (riesgo y siniestro), 10 (echazón), 20 (avería-daño), 25 (incautación), 29 (pérdida, naufragio y descarga), 30 (descarga judicial), 40 (robo) y 53 (arribada forzosa); cfr. nota 124.

cluso en algún caso excepcional comprende el transporte por tierra¹³⁶.

Se excluyen expresamente estos riesgos: 1, "baratería" del patrón¹³⁷; 2, mancamiento de la mercadería¹³⁸; 3, los que pueden sobrevenir cuando se sigue la ruta de Cabo Verde, sin estar autorizada en la póliza¹³⁹; 4, la avería de daño o falta (defectos de la cosa) en el seguro de venida de Indias¹⁴⁰.

La duración del riesgo depende de la forma en que se haya pactado el seguro:

A) En el seguro por viaje determinado, la duración del riesgo es igual a la de la carrera; pero ésta no es lo mismo en el seguro de buques que en el de mercancías. En el primer caso, el riesgo corre desde el día y hora en que se hace a la vela, hasta que pasen las veinticuatro horas siguientes al acto de anclar en el puerto de destino¹⁴¹; para las mercancías, desde que empiezan a cargarse en el muelle de expedición hasta ser descargadas en tierra en buen salvamento en el muelle de consignación¹⁴². La misma regla se sigue aun cuando haya que transportar las mercancías hasta las naves, utilizando barcos pequeños o lanchas¹⁴³.

B) En el seguro por plazo determinado, el navío o las mercancías (más frecuentemente aquél) están asegurados por una serie de viajes, cosa que evita redactar tantas pólizas como expediciones.

136. Ley 53, sometiendo al seguro el riesgo del viaje desde el punto de arribada forzosa hasta el de destino; cfr. apéndice de este trabajo.

137. Baratería significa engaño, dolo (AYALA: *Notas*, cits., comentario a la ley 42).

138. Ley 42; cfr. AYALA, *id.*: comentario a la ley 20.

139. Ley 40; en cambio soporta el riesgo el navío que, aunque no se pactara, haga escala en los puertos señalados en la ley 34, o transbordo en los de las leyes 49, 50 y 51; escalas podían hacerse las que se desearan, pero "sin mudar el viaje"; eran, no obstante, lícitos los cambios de ruta para unirse a una flota protegida, en caso de peligro, o impuestos forzosamente por temporal, etc. (AYALA: *Notas*, cits., comentario a la ley 39).

140. Ley 20, "que en lo asegurado (de venida de Indias) la avería de daño o falta sea a cargo del dueño...".

141. Ley 56.

142. Leyes 37 y 48.

143. Leyes 38 y 48.

3. LA SUMA ASEGURADA Y LA PRIMA.

Al tiempo de pactarse el seguro se fija la suma que el asegurado cree adecuada para reparar el daño en caso de siniestro¹⁴⁴. Esta cantidad, llamada cantidad o suma asegurada¹⁴⁵, sirve de base para calcular el premio y de límite contractual a la futura prestación del asegurador. Si la suma es más elevada que el importe del daño sufrido, el asegurador sólo está obligado a pagar la indemnización del daño efectivo; si la suma asegurada no basta para resarcir los daños sufridos, el asegurador sólo responde hasta el límite de dicha suma.

La fórmula del contrato no menciona la suma asegurada como uno de sus requisitos; pero la ley 2¹⁴⁶ indica que ha de expresarse en aquélla, y en la práctica no se omitió nunca.

El ideal es la completa igualdad entre el valor del interés asegurado y la suma asegurada. La desigualdad es posible, por depender dicha suma de la voluntad del contratante. De aquí que sean posibles los siguientes supuestos:

a) Infraseguro, siempre que la suma asegurada sea menor que el interés asegurado. El asegurado se comporta como si fuera su propio asegurador en cuanto al exceso de la pérdida real sobre la cantidad asegurada. En caso de pérdida parcial, el asegurador responde según la regla proporcional.

b) Sobreseguro, siempre que la suma asegurada sea mayor que el valor del interés asegurado. Las Ordenanzas no prevén especialmente este caso, y como vimos se consideraba ilícito por dar margen a muchas especulaciones; para evitar un enriquecimiento injusto de asegurado que, una vez ocurrido el siniestro, intenté cobrar el total de la suma asegurada, si en los datos que tiene que probar se obtiene una valoración menor, sólo de ésta responde el asegurador. (Vid. supra, apartado VI.)

c) Seguro doble, siempre que se asegure el mismo interés,

144. Leyes 14, 37 y 48; sobre las diferencias de apreciación del riesgo en contratos de seguro y de préstamo a la gruesa, vid. lo dicho supra, notas 64-67 y texto correspondiente.

145. Ley 9, "...tasándola con pacto expreso en precio señalado..."

146. Cfr. también leyes 29 y 19.

contra el mismo riesgo y en el mismo tiempo por varios aseguradores. Esto contradice la naturaleza del seguro marítimo como contrato de indemnización, al permitir que el asegurado, una vez satisfecho el daño por uno de los aseguradores, pueda lucrarse con la prestación de los restantes. Por eso se impone al asegurado un deber de notificación de los seguros antes pactados¹⁴⁷, y se declaran nulos los últimos contratos hasta el límite del valor del monto, cuando se asegura más suma de lo que vale la cargazón¹⁴⁸. Pero no obsta para que se permita el coaseguro o concurso de pólizas¹⁴⁹, que es fundamentalmente distinto del seguro doble; en éste la suma de las indemnizaciones sobrepasa el valor de la suma asegurada, y en aquél el riesgo se divide entre varios aseguradores, asumiendo cada uno una obligación parcial de resarcimiento.

Premio (prima)¹⁵⁰ es la contraprestación del tomador del seguro por el desplazamiento del riesgo sobre el patrimonio del asegurador. Su cuantía está establecida autoritariamente en las Ordenanzas; sin embargo, las primas contractuales oscilaron en la práctica dentro de un amplio margen: la ley que las fija en el 5 por 100 de la suma asegurada¹⁵¹ tuvo una efectividad prácticamente nula, y las primas contratadas oscilaron dentro de un amplio margen. Razones políticas (guerras, piratas, etc.), económicas (alteraciones en la legislación comercial, inflaciones o deflaciones, etc.) y hasta físicas (ruta del buque asegurado, época del año en que realiza el viaje, duración de éste, puerto de destino, etc.), hacen fluctuar el importe de primas sin la menor regularidad y a veces bruscamen- te. Se fijaba dicho importe en un tanto por ciento sobre el valor de la suma asegurada; en el siglo XVIII asciende muchas

147. Ley 19.

148. Cfr. ley 15.

149. Ley 15, última parte, y ley 52.

150. Premio es la denominación general de textos y documentos; ya muy tarde se comenzó a emplear otra, originaria de Francia: prima, así llamada por abonarse su importe en el momento inicial del contrato, al firmarse la póliza (AYALA: *Notas*, cits., comentario a la ley 11).

151. Ley 52.

veces al 6 ó 7 por 100 por viaje sencillo, y al 12 por 100 ó poco más por viaje redondo¹⁵²; durante el siglo XVI eran normales primas del 10 por 100 ó algo más, y a veces alcanzan el 22 por 100¹⁵³.

VIII. LOS ELEMENTOS FORMALES

I. LA FORMA DEL SEGURO: LA PÓLIZA Y SUS CLASES.

Las Ordenanzas establecen categóricamente el carácter *formal* del contrato de seguro marítimo¹⁵⁴, imponiendo una forma (la escrita) y contenido inderogables. La naturaleza jurídica del seguro es, por lo tanto, la de un *contrato normativo*, elaborado primero por una Corporación (Consulado de Sevilla), y plasmado luego en una compilación estatal de leyes.

El seguro marítimo, prescindiendo de la modalidad "in fide" a que se hizo alusión, se otorga en documento escrito llamado póliza, que debía redactarse en impresos especiales, sellados con las armas del rey; las cláusulas extraordinarias o especiales se escribían a mano, al margen o al pie; la póliza así confeccionada y otorgada ante un corredor de lonja tiene valor de instrumento público¹⁵⁵.

Existe un contrato tipo ("fórmulas generales") que sirve de base a los contratos singulares que después se pacten ("fórmulas que han de firmar los aseguradores").

La póliza ofrece dos aspectos a considerar: uno, el valor que tiene respecto a la existencia misma del contrato (a cuyo respecto

152. Cfr. como ejemplos: AGI, Papeles de Cádiz, legs, núms. 50 (7,25 % viaje de ida y vuelta de una tartana que acompaña hasta Canarias a la flota de 1757), y 94 (6,25 % viaje Cádiz-Veracruz y 12,25 % el mismo viaje y regreso, en 1732).

153. Cfr. como ejemplos: APS, libro de 1580, oficio VIII, escribanía de Alonso de Cívico, IV, fol. 399, 30 agosto (10, 30 % viaje a Cartagena de Indias, seguro de mercancías textiles) y libro de 1565, oficio I, escribanía de Alonso de la Barrera, I, cuaderno suelto sin foliar, 29 abril (22 %, viaje a Tierra Firme, sobre igual clase de mercancías).

154. Ley 34, y además, ley 58.

155. AYALA: *Notas*, cits., comentario a la ley 3.

se deduce de la ley 34 que es elemento esencial de éste); otro, su contenido o requisitos, respecto a lo cual se debe distinguir entre seguro de mercancías y de naves.

A) *Pólizas del seguro de mercancías.*

1. Pólizas para viaje de ida. Distinguiendo:

a) "Póliza general de ida a las Indias" (contrato-tipo)¹⁵⁶. Sus requisitos son: nombre del asegurador o aseguradores; nombre del asegurado; nombre del tomador¹⁵⁷; designación genérica o específica de las mercancías aseguradas; suma asegurada; premio; designación y nombre del navío que conduzca las cosas; nombre del maestre; puerto de destino y escalas autorizadas; obligación del asegurador de pagar daños y costas; lugar, forma y tiempo de pago; días, mes y año de la firma¹⁵⁸.

b) "Póliza que han de firmar los aseguradores de ida a las Indias" (contrato singular)¹⁵⁹. Sus requisitos son los mismos de a), dado que a ella se remite, añadiendo la mención del puerto de salida.

2. Pólizas de viaje de regreso. Y en ellas:

a') "Póliza general de venida de Indias" (contrato tipo)¹⁶⁰. Sus requisitos son los mismos de a), salvo que si el nombre del asegurado no se conoce determinadamente puede emplearse la forma del seguro por cuenta de quien corresponda¹⁶¹, y además la designación del nombre del cargador, puerto de salida y riesgos asegurables.

b') "Póliza que han de firmar los aseguradores de venida de cualquier parte de las Indias" (contrato singular)¹⁶². Sus requisitos son los mismos de a'), añadiendo la fijación del comienzo y del fin del riesgo.

156. Ley 35, que expresa su fórmula.

157. Al expresar el concepto en que se contrata: por sí, por cuenta o en nombre de otra persona; cfr. AYALA: *Notas*, cits., comentario a la ley 57.

158. Argumento ley 2.

159. Ley 44.

160. Ley 47.

161. "y a riesgo de N. y de N., o de cualquiera de ellos y a riesgo de su compañía..."

162. Ley 54.

B) *Pólizas del seguro de navíos.*

En la Recopilación sólo existe la "póliza general para asegurar los cascos de navío" ¹⁶³; mas en cada caso singular podría redactarse una póliza extractada refiriéndose al contrato tipo ¹⁶⁴.

Sus requisitos son: nombre de los aseguradores; nombre del asegurado ¹⁶⁵; nombre del tomador; nombre del navío que se asegura; nombre del maestre, si se conoce; riesgos asegurables; duración del riesgo; suma asegurada ¹⁶⁶; premio; puertos de salida, de destino y escalas autorizadas; obligación de los aseguradores a pagar daños y costas; lugar, forma y tiempo de pago: día, mes y año de la firma ¹⁶⁷.

El tipo de póliza descrito subsistió sin alteraciones esenciales. Los formularios impresos del siglo XVIII—uno de los cuales se reproduce como apéndice a este trabajo—sólo ofrecen variantes de detalle: dan cabida a las disposiciones legales que se van dictando, incluyen nuevas cláusulas de garantía para el asegurado (liquidación extrajudicial rápida en caso de siniestro; renunciación de leyes favorables al asegurador en caso de pleito) y, por un natural proceso de simplificación, se utiliza el mismo formulario para viajes de ida o regreso, para seguro de naves o mercancías.

2. OTRAS FORMALIDADES.

Las hay anteriores y posteriores al otorgamiento de la póliza.

A) *Inscripción del objeto del seguro en el registro real.*—No se puede formalizar ninguna póliza de seguro sin que las cosas sobre que recae hayan sido registradas por el mercader. La póliza pública o privada hecha sin este requisito es nula por un defecto.

163. Ley 56.

164. Argumento ley 34.

165. Puede emplearse la fórmula de seguro por cuenta de quien corresponda: "o a quien pertenecer deba...".

166. Argumento ley 2.

167. Ibidem.

de forma¹⁶⁸. El registro, que sirve para acreditar la cargazón, sólo temporalmente puede suplirse por otros medios¹⁶⁹, y aunque se permite demandar a título provisional el importe del daño con la carta misiva del factor, remitente o cargador, lo es a condición de que dentro de los dos años siguientes a la fecha de la sentencia, cautelarmente obtenida, se traiga la fe del registro¹⁷⁰. La inscripción es, por tanto, un requisito esencial—burlado, no obstante, con frecuencia por diversos medios ya aludidos—impuesto por el Estado para evitar ocultaciones de registro, tan gravosas para el Erario.

B) *Intervención del corredor e inscripción de la póliza en su registro.*—El otorgamiento de la póliza suele hacerse ante un corredor, que estampando su firma da autenticidad al documento¹⁷¹.

El “corredor de lonja”, definido por Ayala como “especie de escribano destinado a recibir los contratos de los particulares”, especialmente los de seguros, es considerado pronto funcionario público responsable, y equivale al “mezzano”, “censaro” o “mezzetto” de las ciudades comerciales italianas o al “greffier” de las francesas¹⁷².

El efecto de la dación de fe por parte del corredor es convertir la póliza en documento público y título ejecutivo, a efectos exclusivos del seguro, sin necesidad de reconocimiento previo de la firma del asegurador¹⁷³. La inscripción de la póliza en el libro registro de los corredores, necesaria para que se den los efectos de la fe pública, es necesaria, y contiene: el asiento de la póliza, desde el principio al fin, expresando el día, mes y año en que se firmare, quién la firmó y qué cantidad y precio¹⁷⁴. En suma, la intervención del corredor garantiza el cumplimiento de la forma y da matiz público al documento del contrato.

Los corredores de lonja, cuya intervención como agentes o me-

168. Ley 32.

169. Leyes 26 a 28; cfr. VEITIA, ob. cit., lib. II, cap. XIX, núms. 15 y 16.

170. Ley 31.

171. Leyes 32 y 3.

172. Cfr. AYALA: *Notas*, cits., comentario a la ley 2; ZENO, ob. cit., páginas 327-328.

173. Ley 3; cfr. VEITIA, ob. cit., lib. II, cap. 19, núm. 2.

174. Ley 2.

diadores en infinidad de asuntos mercantiles es constante y no les granjeó, por cierto, muy buena fama¹⁷⁵, tenían prohibido actuar como partes en contratos de seguro, por sí o por intermediario¹⁷⁶, estimándose que si lo fueran "se olvidarian de su principal cuidado y causarían perjuicio al comercio"¹⁷⁷.

Naturalmente, cuando fueron apareciendo Compañías de seguros reconocidas por la ley resultó superflua la intervención legitimadora del corredor: la firma de éste ya no aparece en las pólizas del siglo XVIII (cfr. apéndice).

IX. NULIDAD Y RESCISIÓN

Las causas de nulidad del contrato de seguro marítimo son las siguientes:

1. Falsedad en la declaración del asegurado. Ocurre cuando, conociendo el asegurado la realización del siniestro, contrata un seguro. Se establece una presunción "iuris de iure" de falsedad si la pérdida del navío pudo saberse "a legua por hora"¹⁷⁸.

2. Exclusión del objeto asegurado. Los objetos excluidos de la contratación bajo pena de nulidad son: fletes, mercancías de tráfico prohibido o que van fuera de registro¹⁷⁹, y artillería, pertrechos y la tercia parte del casco en épocas en que no estaba permitido asegurarlo.

3. Alteración del riesgo, si se emprende el viaje por una ruta no pactada ni sobrentendida¹⁸⁰.

175. Los libros de registros del Archivo de Protocolos de Sevilla están llenos de referencias a estos individuos; cfr. catálogo cit. de dicho Archivo, "corredores de lonja", en los índices alfabéticos de cada tomo.

176. Ley 4.

177. SOLÓRZANO: *Política indiana*, lib. I, cap. IV, núm. 89.

178. Cfr. notas 38 a 40 y texto correspondiente en este trabajo.

179. Ley 5. con las salvedades indicadas en el apartado IV de este trabajo; véase también el final del apartado III.

180. Leyes 40 (sobre cambio de ruta por las islas de Cabo Verde) y 45 (sobre rutas permitidas); cfr. HEVIA, ob. cit., lib. III, cap. XIV, núms. 22 y 23.

4. Falta de puesta en riesgo, si en los dos años siguientes a la fecha de la póliza no se embarcan las mercaderías o zarpa el buque¹⁸¹. Para que el asegurado tenga derecho a la restitución del premio ha de notificar al asegurador la falta de puesta en riesgo en los quince primeros días siguientes a la partida de puerto del navío en que se iban a embarcar las cosas aseguradas¹⁸².

5. Por enriquecimiento injusto. Son modalidades:

a) Nulidad parcial del seguro del navío, en la cantidad en que éste se halle previamente afectado por un préstamo a la gruesa¹⁸³.

b) Nulidad del seguro doble. Cuando se asegura más suma de lo que vale la cargazón, por existir más de un seguro por el mismo interés, riesgo y tiempo, son válidos los primeros contratos por orden de fechas hasta el valor del monto, y nulos los restantes¹⁸⁴. Por eso se impone al asegurado el deber de notificación de los contratos anteriores¹⁸⁵. En el caso de que el primer seguro no cubra el valor total del objeto asegurado, los seguros posteriores son válidos, asumiendo cada asegurador, siguiendo el orden de fechas, la responsabilidad que falte; se trata entonces de un coaseguro de pólizas.

6. Por falta de forma:

a) Si la póliza no se redacta por escrito, el seguro es nulo; si se escribe, pero en forma distinta a la legal, el seguro es válido, y se entiende redactado según la fórmula general¹⁸⁶.

b) Si falta la inscripción del objeto asegurado en el registro, el seguro es nulo¹⁸⁷.

La rescisión puede pedirse:

1. Por el asegurado, en cualquier momento, perdiendo el medio por ciento del premio que ha abonado (abandono del contrato)¹⁸⁸.

181. Ley 17.

182. Ley 12; cfr. VEITIA, ob. cit., lib. II, cap. XIX, núms. 8 y 10.

183. Ley 5, al final; ley 6 (sobre el límite del préstamo a la gruesa y también lo dicho en apartado IV de este trabajo)

184. Leyes 15 y 19.

185. Ley 19, 1.ª parte.

186. Ley 34.

187. Argumento ley 32.

188. Ley 13, "que deshaciéndose póliza otorgada, se pague medio por

b) Por el asegurador, cuando el tomador del seguro no pague el premio de los tres meses siguientes a la fecha de la póliza¹⁸⁹; en tal caso el asegurador puede optar por la continuación del seguro (sobre todo si es por tiempo determinado), reteniendo la indemnización debida, o por su rescisión.

GUILLERMO CÉSPEDES DEL CASTILLO

ciento al asegurador", en concepto de molestia que se ha tomado éste al anotar en sus libros la partida ("derecho de signatura o gasto de corretaje"); cfr. AYALA: *Notas a la Recopilación*, comentario a esta ley.

189. Ley II.

A P E N D I C E

PÓLIZA DE SEGURO DE UN BUQUE PARA EL VIAJE CÁDIZ-VERACRUZ EN 1732 ¹⁹⁰

In Dei nomine amen ¹⁹¹.

Otorgamos y conocemos nos las personas que aquí abaxo firmamos nuestros nombres, que asseguramos a vos *el Tribunal del Consulado por cuenta del comercio, sobre quilla, casco y pertrechos del navio nombrado Nuestra Señora del Pilar alias Lanfranco, su maestre don Francisco Fanales Español, desde esta Vahia de Cádiz hasta el puerto de Veracruz, en conformidad desta póliza, y sea el dicho navio del porte y defenza que fuere que así es nuestra voluntad*—o otro qualquiera que fuere por capitán de dicha nao y cargo tuviere perteneciente o lo susodicho a vos—a quien en qualquier tiempo dixeredes que pertenece o pertenecer pueda y deba, en qualquier manera o razón que sea. Y es condición por pacto expreso hecho de acuerdo con los aseguradores en esta póliza, que en caso de pérdida, robo o otro daño o desastre que sucediere a las dichas mercaderías o frutos, en todo o en parte, no tendréis obligación de lo susodicho de exhibir despacho de la Aduana ni de otra clerecía alguna, de su calidad, cantidad ni valor: mas sólo con la fee de pérdida o del daño que hubiere recibido, o el simple juramento vuestro, o qualquiera conocimientos o cuentas que nos mostréis extrajudicialmente, como más abaxo se refiere, os pagaremos llanamente el todo o la rata del daño que nos cupiere a cada uno, el valor en plata y no de otra manera, sin pleito ni réplica ni contradicción alguna, porque así nos obligamos; al qual dicho riesgo nos obligamos desde el día y hora que lo susodicho o qualquier cosa se comenzó o se comenzare a cargar desde tierra, en qualquier barco, batel, o en otro qualquier vaso o vasos, para llevar a dicha nao dondequiera que estubiere, así cargado lo susodicho en la dicha nao, siga su presente viage con la buena ventura que Dios le diere, para la ciudad de—y así sea descargado lo susodicho de la dicha nao en qualquier barco, batel, vaso o casco, hasta ser puesto en tierra en buen salvamento. Y es condición que la dicha nao haga todas las escalas que quisiere y por bien tuviere, así forza-

190. AGI. *Papeles de Cádiz*. leg. núm. 94 (sig. 5-2-4); documentos de la flota de Rodrigo de Torres.

191. En papel sellado de cuatro maravedís. El texto del documento va impreso; las partes manuscritas en los blancos que deja el formulario, se reproducen aquí en cursiva.

das como voluntarias, entrando o saliendo en qualquier puerto o puertos o bahías o barras, dando carga o recibiendo carga. Y en quanto al valor o costo de lo susodicho, queremos que seáis creído: por vuestro simple juramento y palabra, o por qualquier conocimiento o cuenta que extrajudicialmente nos mostréis, sin que seáis obligados a otra prueba ni diligencia alguna, aunque de derecho se requiera; y con estas condiciones somos contentos de correr este dicho riesgo, el qual se entienda de mar y viento, de fuego, de amigos y enemigos de qualquiera nación que sean, que con justa causa o sin ella repressasen o cogiesen dicha nao o mercaderías, o de otro qualquier caso pensado o no pensado que acaezca o acaecer pueda, en qualquier manera o caso que suceda, excepto de barraterías de patrón o de mancamiento de lo susodicho y de dichas mercaderías y frutos. Y si (lo que Dios no quiera) algún caso aconteciere y para beneficio de lo susodicho fuere necessario poner la mano, beneficiarlo y trasegarlo de una nao en otra, así en mar como en tierra, en qualquier puerto o puertos, descargarlo en tierra o tornarlo a cargar en dicha nao o en otro qualquier casco o cascos, que lo puedan y podáis hazer sin que os pare perjuicio alguno; y dezimos que las costas que sobre esto se hizieren las pagaremos, quier que se cobre lo susodicho o parte de ello, quier no. Y es condición que el masstre o la persona que llevare dicha nao a su cargo, pueda navegar a su voluntad, adelante y atrás, donde quisiere y por bien tubiere, no mudando el viage si no fuere para juntarse con alguna compañía o armada. Y si (lo que Dios no quiera) la dicha nao se perdiere en el mar, o en otro qualquier cabo, y passando un año y un día después de su pérdida sin saberse nuevas ciertas de su llegada a dicho puerto o en otro qualquiera, pagaremos la cantidad que cada uno asseguramos: y en caso de pérdida, con certificación hecha sin parte o con ella, en la parte donde se perdiere o en otra qualquiera, y sin citación de nuestras partes, pagaremos llanamente y desembolsaremos y pondremos en poder de vos—después de seis meses cumplidos desde el día de la fecha de esta en adelante, en reales de plata, o en la persona que vuestro poder tubiere, todo lo que aquí pareciere por escrito y firmado de nuestros nombres, o la parte que de dicho daño nos cupiere pagar, con tanto que primero y ante todas cosas nos deis fianzas legas, llanas y abonadas para estar con nosotros a derecho si algo contra la paga quisiéramos dezir y alegar: para lo qual obligamos nuestras personas y bienes, damos poder a todas y qualesquier Justicias del Rey nuestro Señor, especialmente a los de esta ciudad de—para que por todo rigor de derecho nos compelan y apremien a lo así tener, guardar y cumplir como si sobre ello fuera dada sentencia definitiva de juez competente por nos a cada uno de nos pedida y consentida, passada en cosa juzgada; y renunciamos todas y qualesquiera leyes de nuestro favor, y la ley de derecho que dize que general renunciación de leyes non valet. Fecha en la ciudad de Cádiz a treinta días del mes de julio de mil secientos treinta y dos.

Son p. 3000. Soy contento con el riesgo sobre dicho navio, que Dios salve y guarde, en conformidad desta póliza por tres mil pesos excudos de a ocho reales de plata antigua cada uno, y del premio a seis y un quarto por ciento; estoi pagado en contado, fecha ut supra.

Thomas Phélan,

Pesos 2000. Somos contentos de correr riesgo sobre dicho navio, que Dios salve y guarde, en conformidad desta póliza, por dos mill pesos excudos de a ocho reales de plata

antigua cada uno, y del premio a razón de seis y un cuarto por ciento; estamos pagados en contado fecha ut supra.

Garnica y Cornabé.

p. 2000. Somos contentos de correr riesgo sobre dicho navio, que Dios guarde, por dos mile pesos escudos de a ocho reales de plata antigua, y del premio estamos pagados a rasón de seiz y quarto por ciento; fecha ut en Cádiz y julio 30 de 1732.

Brethons, Brun y Comp.

p. 1000. Soy contento de correr riesgo sobre dicho navio, que Dios salve y guarde, en conformidad desta pólisa, por un mill pesos excudos de a ocho reales de plata antigua cada uno; y del premio a rasón de seis y un quarto por ciento, estoy pagado en contado; fecha ut supra.

Juan Agn. Reimondo.