

# COMERCIO Y SEGURO MARÍTIMO DURANTE EL SIGLO XVIII

Manuel MAESTRO  
Presidente del Círculo Letras del Mar

*Ninguna nación fue arruinada por  
el comercio.*

Benjamin Franklin

## El reinado de Carlos III



OR haberse conmemorado recientemente el tercer siglo desde su nacimiento en el año 1716, vamos a considerar como epicentro del presente trabajo, referido a la centuria del XVIII, la figura de Carlos III (1716-1788), el monarca más representativo de los Borbones y una de las figuras más discutidas de la Historia de España. Para la interpretación conservadora, la época presidida por el tercer hijo de Felipe V y sus ministros constituye la más profunda desviación de los valores tradicionales hispánicos; mientras que la escuela progresista, acaudillada por Ferrer del Río, ve en el monarca el símbolo de las luces europeas proyectándose sobre las «tinieblas» de la vieja España. Conti-

nuando la polémica con otros horizontes, Ortega y Gasset lamentará que a España le faltase el «siglo educador» —la Ilustración europea—, en tanto que Eugenio d'Ors escribirá que el país se lo debe todo a la misma centuria.

La época de Carlos III es la del Despotismo Ilustrado, que empuña las riendas del poder en toda Europa entre la generación que podríamos denominar de 1748 —aparición de *El espíritu de las leyes* de Montesquieu y plena expansión del enciclopedismo— y la revolucionaria de 1789. El Despotismo Ilustrado es el equilibrio paradójico entre el Antiguo Régimen y la filosofía de la Ilustración, que acompaña a los monarcas en el canto del cisne de su absolutismo omnipotente antes de ser arrastrados por el torbellino del proceso



Carlos III.

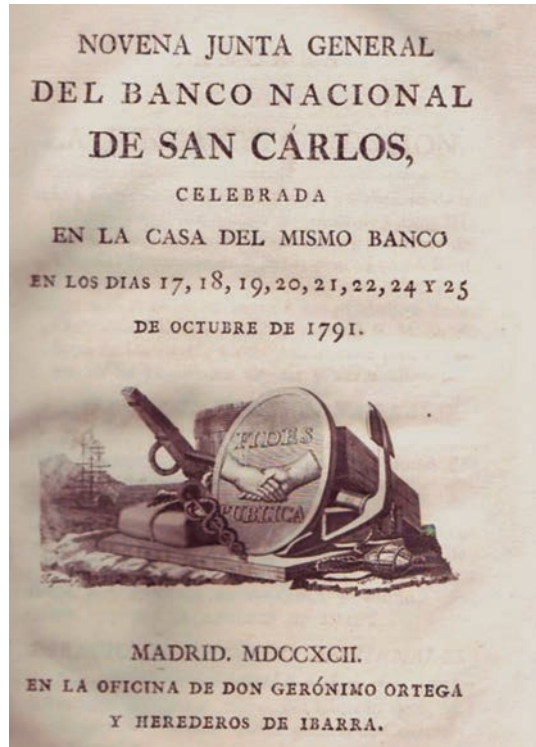
revolucionario de fines de la centuria. El Siglo de las Luces y la Edad de la Razón presidieron una etapa caracterizada por grandes inquietudes de reforma de la sociedad, de incalculables consecuencias en el inmediato porvenir de Europa. Pero dentro del Despotismo Ilustrado, la España de Carlos III ofrece rasgos muy peculiares. Rodríguez Casado ha escrito: «Si el monarca del Despotismo Ilustrado está lleno de la Filosofía de la Ilustración, y al sentir paternalmente las quejas de todos actúa despóticamente para mejorar las condiciones de sus súbditos, hay que declarar sin rodeos que en España no hay Despotismo Ilustrado. Carlos III acepta ideas económicas adecuadas al país, alienta la investigación e impulsa gran-

des reformas; pero junto a todo esto le interesa muchísimo el espíritu moral y religioso de su pueblo, lucha con el jansenismo y da claros ejemplos de piedad, separándose de la norma general de la Ilustración».

La Europa del Despotismo Ilustrado plantea la equivalencia entre colonias, riqueza e imperialismo, y apura el sistema de Utrecht en un proceso de «anexiones y compensaciones», como en los repartos de Polonia. La rivalidad colonial entre Inglaterra y Francia, de un lado, y la lucha por la hegemonía en Alemania entre Austria y Prusia, de otro, aglutinan las coaliciones rivales y presiden una etapa de acentuado belicismo que, por lo que atañe a España, demuestra que ya no es viable la neutralidad fernandina. El triunfo de Inglaterra en América y en la India enfrenta a los dos grandes imperios coloniales, el hispánico y el británico, y dicta a Carlos III la orientación de su política exterior en torno al problema indiano. El instrumento de esta política es el Tercer Pacto de Familia de 1761, encaminado a cortar el paso —sin conseguirlo— a la expansión inglesa en el Nuevo Mundo.

Muchas son las actuaciones llevadas a cabo durante su reinado. Pero, ateniéndonos al mundo financiero, cabe destacar, de una parte, el desarrollo de las sociedades en forma de compañías comerciales privilegiadas para el

desarrollo del comercio de ultramar, a imagen de lo que en aquella época hacían ingleses y holandeses, y de otra, la fundación del banco que primeramente llevó el nombre de San Carlos y que con el tiempo se transformaría en lo que hoy es el Banco de España. El comercio de Indias, epicentro de nuestras transacciones exteriores en aquella época y de las actividades aseguradoras, también sufrió grandes modificaciones con la ruptura del monopolio ostentado por Cádiz y con los pactos llevados con otros países, entre otros con Inglaterra. El desarrollo de los seguros marítimos vive también un momento histórico, liderado por la capital gaditana, a donde se habían trasladado las instituciones para el comercio con América, hasta aquella época radicadas en Sevilla. Muestra de la pujanza es el nacimiento de las primeras sociedades mercantiles españolas de seguros, hasta entonces practicadas por personas físicas.



Banco de San Carlos.

### Actividad comercial hispanoamericana en el siglo XVIII

Esta centuria fue en España, como en todo el mundo occidental, a remolque de Holanda e Inglaterra, la época de las compañías privilegiadas. Expresión del mercantilismo estatal y del ideal monopolístico burgués, se dieron en nuestro país como inevitable resultado de la escasa concentración de capitales y del legítimo deseo de fomentar el aprovechamiento económico del Imperio colonial. Sin embargo, no puede trazarse una historia conjunta de estas compañías, pues cabe distinguir en ellas desde la sociedad puramente mercantil más o menos beneficiada por el Estado a la fundación estatal con fines financieros confusos. Entre ambos tipos hay un abanico de gamas. El factor que más las aglutina es el comercio americano. Según Vicens Vives, «el reina-



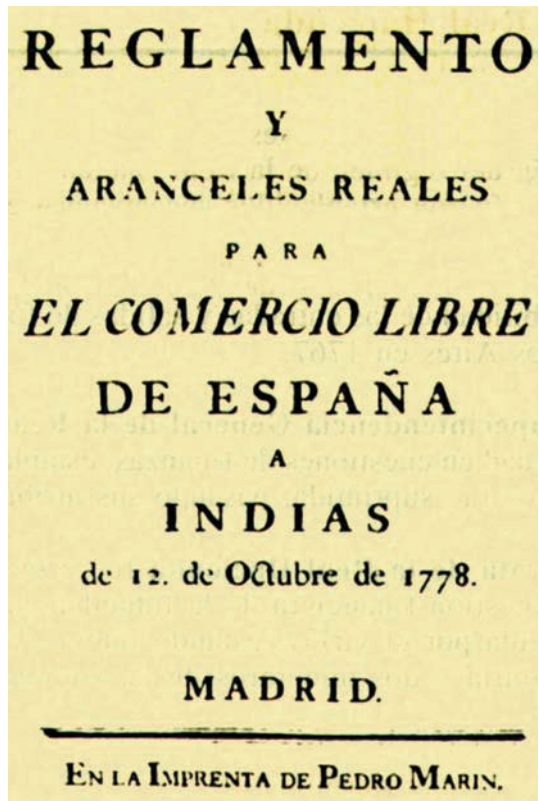
Mapa de Cádiz.

do de Felipe V fue la época dorada de la fundación de compañías privilegiadas. El constante deseo de imitar el mercantilismo francés y de evitar el auge del comercio inglés alentó las actividades del Estado en este campo. Según Ustáriz, ya en 1714, o sea al año siguiente de la paz de Utrecht, Felipe V autorizó la Compañía de Honduras, reservándole el comercio de América Central y el monopolio del tráfico de caoba y palo tintóreo». Verdaderas sociedades comerciales privilegiadas no existieron en España hasta 1730 aproximadamente: en 1728 se fundó la Compañía de Caracas, en 1733 la de Filipinas y en 1734 la de Galicia. Estas dos últimas no pasaron de un estadio embrionario. La de Filipinas, planeada cuidadosamente por Patiño, se frustró por los intereses contrapuestos de Manila. En el proyecto fundacional se preveía un capital de cuatro millones de escudos, un depósito franco en Cádiz, el privilegio de comerciar con África, India y Filipinas durante veinte años, la autorización para embarcar productos nacionales y extranjeros y, además, hasta 500.000 reales de plata —aquí radicaba su negocio— para importar especias, artículos varios y 50 toneladas de tejidos de seda con destino a Europa y América. La

Compañía de Galicia pretendía negociar con palo campeche.

La Compañía de Comercio de Caracas —también conocida como La Guipuzcoana— tuvo un éxito sensacional, hasta el punto de que se la puede considerar como el arranque de la Venezuela moderna. Fue fundada en 1728 por un núcleo de comerciantes guipuzcoanos con el objeto de fomentar el cultivo del cacao en aquella Capitanía General. Con sede en San Sebastián y un capital de 2.250.000 reales —300 acciones de 7.500 reales, de las cuales 200 en manos del rey—, se proponía mandar anualmente dos buques de guerra y comercio para abastecer Cumaná, Margarita y Trinidad y vigilar las costas entre la desembocadura del Orinoco y Riohacha para perseguir el contrabando. Saliendo de Pasajes y San

Sebastián, pagando los derechos equivalentes a los de Cádiz, debían rendir viaje en este puerto para el registro oportuno, pero el desembarco de las mercancías se hacía en su sede portuaria. A la ida llevaba toda clase de géneros manufacturados; a la vuelta, cacao, oro, plata, tabaco y cueros. En pocos años logró grandes resultados, de modo que en 1734 se le autorizó a aumentar ilimitadamente el número de sus buques. Según Larruga, «daba a Felipe V una subvención anual de 100.000 pesos y poseía 13 navíos. Sus propiedades en Venezuela eran enormes. Desde 1742 ostentó el monopolio comercial de Caracas y diez años más tarde se anexionó el de Maracaibo». Gracias a un sistema inflexible, logró multiplicar la producción de cacao, que elevó de 643.000 fanegas (1700-1730) a 1.450.000 (1730-1748). Pero la extensión de su poder económico y político provocó la oposición de los propietarios criollos. Desde 1750 sus privilegios fueron reduciéndose —sublevación de Juan Francisco de León—; sufrió un duro golpe en 1778, con el Reglamento



Comercio libre con las Indias.



Compañía de Barcelona.

de Comercio Libre de Carlos III, y fue extinguiéndose a fines de la centuria. El éxito de la Compañía de Caracas estimuló la formación de sociedades semejantes, de las que algunas no pasaron de simples proyectos. Otras fructificaron, como la Real Compañía de Comercio de La Habana, que desde 1740 a 1765 ejerció el monopolio del comercio cubano, importando telas, lonas, harinas y, sobre todo, esclavos, y vendiendo azúcar y tabaco. Efectuó excelentes negocios, en los que participó la Corona: los más fructíferos fueron los de contrabando.

La era de las grandes compañías privilegiadas termina para abrir paso al comercio libre con América. No obstante, aún se intercala una nueva experiencia: la Real Compañía de Comercio de Barcelona, aprobada en 1755 —su reglamento se autorizó en 1756—, que durante veinte años realizó fructuosos negocios en las Antillas y América Central, pues se le concedió el monopolio del comercio con las islas de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita, más diez buques de registro para Honduras y el derecho de flete en el puerto de La Habana. Dotada de un millón de pesos de capital, consiguió beneficios —declarados— del 30 por 100 y significó la revalorización del mundo anti-

llano. Por aquel boquete, desde 1778, debía penetrar en América la influencia del comercio y de los productos catalanes.

En España, la compañía de comercio más poderosa del siglo XVIII fue la establecida por los Cinco Gremios Mayores de Madrid. El monopolio realizado sobre las principales actividades mercantiles de la capital permitió a los Cinco Gremios adquirir una fuerza financiera considerable, con la que lograron abrirse nuevos y provechosos horizontes, incluso el de aspirar al dominio del comercio colonial. Su aventura empezó en 1734, cuando estos se agruparon en compañía con ocasión de concedérseles el arriendo de las rentas reales. En 1748 los miembros del Gremio de Pañeros, dispuestos a extender su influencia, formaron una



Compañía de Filipinas.

compañía particular para fomentar la fabricación de paños en España. De ambas tendencias, y a iniciativa de los sederos, surgió la primera Compañía de los Cinco Gremios (4 de diciembre de 1752), con un capital social de un millón de reales y el objetivo de comerciar con Europa y América, sin limitación alguna. Inmediatamente, la nueva entidad se puso en contacto con los hermanos Ustáriz, ricos comerciantes establecidos en Cádiz, con los cuales concertaron, al mismo tiempo, una compañía con un capital de quince millones de reales. Así, en 1753, tenían un pie en Cádiz, puerta del comercio americano.

Los grandiosos planes de Cabarrús, relacionados con los vales reales y la fundación del Banco de San Carlos, tuvieron como objetivo, según Hamilton, «arrebatar a los Cinco Gremios la hegemonía financiera que mantenían como grandes arrendadores y prestamistas de la Corona». En el aspecto mercantil, esta política se concentró en la reforma de 20 de diciembre de 1785, mediante la cual el Estado —concediendo a la Compañía General de Comercio un aumento de capital de hasta treinta millones de reales y la intervención en

varias manufacturas reales, Ezcaray y Talavera— la obligaba a manifestar claramente sus beneficios. No obstante, la compañía vivió entonces su última época de esplendor, con manufacturas de seda en Talavera, Valencia y Murcia, o de paños en Ezcaray y Cuenca, de sombreros en San Fernando y de estampados en Barcelona.

El comercio directo con Filipinas dio lugar a la constitución de la Compañía de Filipinas. Ante la decadencia de las compañías de Caracas y de La Habana y el sesgo anacrónico que tenían muchas de las operaciones de los Cinco Gremios, Cabarrús obtuvo licencia de Carlos III para que se fundara la nueva entidad, con un capital de 160 millones de reales y el privilegio de comerciar en exclusiva con aquel archipiélago. Suscribieron las acciones el monarca —60 millones—, el Banco de San Carlos —21 millones— y otras corporaciones, entre las cuales la Compañía General de Comercio suscribió tres millones. Como en el proyecto de 1753 la base del negocio consistía en la exportación a China de plata mexicana y en la venta a América de muselinas orientales, la empresa no estaba mal enfocada, pero la hundieron tanto las guerras de la época napoleónica como la prodigalidad con que el Estado había determinado los gastos fijos de la compañía.

✠

**COPIA**  
DE LA REAL CEDULA  
DE SU MAGESTAD,


EXPEDIDA PARA QUE EN LA CIUDAD de San Christoval de la Habana se forme una Compañía, à cuyo cargo esté la conduccion de tabacos, azucar, corambres, y otros frutos de la Isla de Cuba; con la direccion, reglas, exempciones, y obligaciones que se expresan.



Año 1740.

EN MADRID: En la Imprenta de Antonio Sanz,  
Impressor del Consejo.

**RECOPILACION**  
DE LEYES  
DE LOS REYNOS  
DE  
**LAS INDIAS.**  
CON EL INDICE GENERAL.  
TOMO QVARTO.



EN MADRID:  
POR IULIAN DE PARADES, Año  
de 1681.



Desde el momento en que la dinastía de los Borbones, recién instaurada en España, se vio obligada a conceder a Inglaterra el «navío de registro», el problema de las relaciones comerciales entre España y sus colonias se planteaba en el terreno de la libertad. No obstante, en 1717, al trasladarse la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, continuó preconizándose el sistema de monopolio. Los innovadores existían, y también los precedentes, e incluso las realidades autorizadas, como el caso de Canarias. Precisamente en 1718 se concedió al archipiélago un permiso para exportar, anualmente, mil toneladas con destino a siete puertos americanos. En abril de 1720 el Gobierno de Felipe V propuso a los comerciantes españoles un proyecto para navíos de registro y avisos, cuyas realizaciones inmediatas hallaron eco en el lejano estuario del río de la Plata.

El monopolio colonial empezaba a quebrarse, en este caso por uno de sus polos: Lima. El sistema de registros continuó haciendo progresos, aunque muy lentamente. En 1733, en las famosas «Noticias secretas de América», informe elevado al marqués de la Ensenada por Antonio de Ulloa y Jorge Juan, se afirmaba que la única manera de evitar el comercio ilícito era tener abastecidos los mercados americanos con géneros baratos mediante la supresión de monopolios y flotas. Desde luego, existía el problema amenazante de los géneros de seda asiáticos, que llegaban con una calidad y baratura fuera de toda competencia. Con ellos se obtenían fácilmente ganancias del cien por uno. Este informe fue madurándose. Hubo un decenio de vacilaciones —1740, supresión del sistema de flotas y galeones; 1754, restablecimiento para Nueva España— que prueban la resistencia de los organismos beneficiados por el monopolio a ceder cualquier punto. Sin embargo, frustrado un proyecto de 1748 para rehabilitar algunos puertos para el comercio americano, se decidió generalizar el sistema de buques sueltos. En 1754 se promulgaba la disposición que abría el Océano Pacífico a los buques españoles que navegasen por el estrecho de Magallanes o el cabo de Hornos. Por aquella fecha el monopolio gaditano se hundía ante el arrollador éxito financiero y colonial de la Compañía de Caracas. El comercio libre, con la sola formalidad del registro de Cádiz, había revivificado una colonia. Era la victoria del cacao, a la que seguirían poco después la del aguardiente y del azúcar.

En agosto de 1756 se decretó la libre exportación de vinos y aguardientes españoles, con exención de todos los derechos si eran transportados bajo pabellón nacional. Gran parte de este comercio debía canalizarse hacia América, que respondería con la fabulosa expansión azucarera de Cuba. El azúcar imprimió una agilidad notable al anquilosado sistema monopolístico de los Austrias, de tal manera que este no pudo resistirlo. En 1765 dejaba paso a una extensa prueba de libertad comercial. Efectivamente, por un real decreto se puso fin a la política de puerto único y se autorizó que despacharan navíos desde nueve puertos generales: Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona, y cinco islas americanas: Cuba,

Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad. Teniendo en cuenta que esta era la zona antillana reservada a la Compañía de Barcelona, cae por su peso que aquella orden fue obtenida por los comerciantes catalanes del azúcar.

El impulso del comercio catalán, aliado a la industria del algodón, se hizo sensible en los medios gubernamentales de Madrid. En 1772 se dio entera libertad de entrada a todos los puertos de España a cualquier buque español cargado de fibra algodonera. Años después se autorizaba la navegación libre a los virreinos del Perú, Chile y Buenos Aires. Para fomentar el tráfico hispanoamericano se rebajaron los derechos para el comercio de azúcar, tejidos y otras manufacturas de menor entidad.

Es un hecho reiteradamente citado que, a consecuencia de la libertad de comercio otorgada en 1778, aumentó portentosa y rápidamente el volumen del tráfico entre una y otra costa del océano Atlántico. Con todo, en este último período el pulso de las relaciones comerciales hispanoamericanas demuestra una riqueza y una velocidad desconocidas antes. Todos los autores, antiguos y modernos, coinciden en ello. Territorialmente, hubo regiones más beneficiadas que otras por esta medida. En España, por ejemplo, Cataluña resultó extraordinariamente favorecida, ya que controlaba dos elementos importantes del comercio americano, indianas y azúcares, a los que añadió muy pronto el de la navegación, amparándose en el citado reglamento que establecía la obligatoriedad del comercio a América bajo pabellón español. Pero tampoco Cádiz, que se sentía tan amenazada por el fin del monopolio —en 1790 se suprimió la Casa de Contratación—, pudo quejarse: hasta 1796 su puerto fue el más rico y concurrido de España. En cuanto a las colonias, todas experimentaron la misma sensación de enriquecimiento, pero descollaron el Virreinato del Plata, la Capitanía de Chile y la isla de Cuba. En lo que respecta a Buenos Aires, el aumento fue de dos millones de pesos solamente en el quinquenio de 1792 a 1796, para un total de 7.200.000.

## **La industria aseguradora en la España del siglo XVIII**

El seguro giró durante el siglo XVIII, al igual que en los anteriores, alrededor del comercio marítimo, que a su vez estuvo centrado en la actividad comercial hispanoamericana, marcando el reinado de Carlos III un hito en la historia del seguro, al ser divisoria entre las grandes eras de la misma: la prehistoria, que podemos fijar hasta el XIV; la historia, que empieza en este siglo con la regulación del contrato del seguro en los países mediterráneos, fundamentalmente España e Italia, y que en nuestro país llega a su momento de mayor esplendor con el auge del seguro marítimo, consecuencia de la colonización de América, que perfeccionó el contrato y la actividad aseguradora a través de las Leyes de Indias, cuyo máximo exponente se recoge en la *Recapitulación* culminada en la época de Carlos II, que dedica un capítulo completo

a los «Aseguradores». Esta era de los contratos en la historia del seguro termina en el siglo XVIII para dar paso a una nueva etapa, que es la de las sociedades de seguros, cuyo esplendor coincide con el reinado del monarca, en cuya época tenemos noticia de casi un centenar de ellas distribuidas por toda nuestra geografía y encabezadas por Cádiz, donde radicaban nada menos que 54, todas ellas dedicadas al seguro marítimo.

Durante el siglo XVIII aún tenía una amplia difusión el préstamo marítimo, conocido también como riesgo. Así, en una Real Cédula del 7 de marzo de 1787 se manda observar en la América española y en las islas Filipinas otra anterior del 27 de octubre de 1768, por la que se reglamentaba el cambio o préstamo marítimo y en la cual se expresaba «... que esta negociación es un hecho constante». El seguro marítimo era la modalidad más antigua de aseguramiento y la más difundida en esa época en todos los países y era ejercido por cada entidad aseguradora existente en España. El seguro de incendio y hundimiento de edificios, rama novedosa, era asumido únicamente por la Real Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos de Madrid, que contaba con dos direcciones: la del ramo terrestre, en la capital española, y la del marítimo, que se asentaba en Cádiz, ciudad que ocupa un puesto de honor en los anales del seguro español. Como hemos comentado anteriormente, en la segunda mitad del siglo XVIII funcionaban en aquella capital 54 compañías de seguros. En síntesis, se calcula que a fines de esta centuria había en nuestra nación un centenar de compañías aseguradoras, pero sin que podamos afirmar que en todos los casos se tratase de sociedades anónimas. A ellas, agregar un número indeterminado de aseguradores individuales. En cuanto al capital de estas empresas, los datos existentes permiten afirmar que existían compañías con capitales fuertes, como la Real Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos de Madrid.

El papel desempeñado por los corredores en la evolución de la industria aseguradora, como la especialización en el campo del seguro marítimo, se inició con dichos profesionales. En España intervinieron en estas operaciones, pues la legislación del siglo XV ya hace referencia a ellos. El Arancel de Corredores, aprobado por la Real Cédula del 30 de octubre de 1750, fija las comisiones a cobrar por los corredores en materia de seguros en los siguientes términos: «En las Pólizas de Seguros, quando forman y firman, un quarto por ciento de cada parte». Respecto al precio de los seguros marítimos variaban, como es lógico, según los distintos puntos de destino y estado de paz o de guerra. Consignaremos a continuación algunos datos que hemos hallado que nos proporcionarán una idea de la importancia y gravitación del seguro marítimo en la vida económica. Según el barón de Biefeld, los aseguradores «se enriquecen porque rara vez toman la pluma para firmar una póliza á menos de dos por ciento de premio, y comúnmente cobran á 8, 10, o más». Estas últimas cifras se refieren a casos especiales y a situaciones de guerra en las que las primas subían enormemente. La misma cita que acabamos de

reseñar así lo afirma: «Los Seguros de los Navíos de las Indias Orientales han llegado á 15 y 16 por 100 en premio ligado y estos Seguros deben ser poco solicitados por las mismas Cámaras de Seguro, porque es imposible estender, y multiplicar mucho esta especie de riesgos. Los Seguros de los Navíos de una Nación que esté en guerra, suben alguna vez á cincuenta por ciento».

El seguro marítimo era la única especialidad practicada en los virreinos americanos. La Real Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos de Madrid limitó sus actividades a este ramo, según se deduce de un anuncio por el que se ofrecen los servicios de la misma: «Don Ventura Miguel Marcó del Pont, encargado de la Factoría ó Casa de Seguros, que se establece en la Capital de Buenos-Ayres por disposición y á nombramiento de la junta de gobierno de la Real Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos de Madrid asegurará los generos, frutos, y demás efectos, incluso la plata, y el oro, que se giren desde esta Capital á las Plazas comerciables así de Europa como de América, recibiendo los riesgos á cargo de la enunciada Real Compañía».

Al no existir ninguna casa aseguradora en los virreinos, los comerciantes locales debían recurrir a las de la metrópoli. Dos fueron los procedimientos que se utilizaron para la contratación de los seguros en España. Uno de ellos consistía en comunicar a la metrópoli aviso de las mercaderías o caudales que se despacharían hacia la misma para que, de este modo, se pudiese, previamente al embarque de los mismos, proceder a la contratación del correspondiente seguro. El otro consistía en la utilización de apoderados residentes en los virreinos por parte de las casas españolas y quizá también de otros países.

Por último, resaltar que hemos encontrado unos documentos reveladores de la preocupación que hacia finales del siglo XVIII se tenía por la falta de una ordenanza específica para lo que entonces se denominaba Ramo de Seguros Europeos, que nos dan una idea de la situación y de los problemas de la actividad aseguradora durante el reinado de Carlos III. Se trata, fundamentalmente, de un informe fechado en Cádiz —capital del seguro español en la época— el 7 de enero de 1786, firmado por el licenciado Juan de Mora y Morales, asesor del Tribunal del Consulado de esa ciudad, y del que se da traslado en la misma fecha al prior y a los cónsules del citado Tribunal, competente en todo lo relativo a seguros en la Carrera de Indias, resaltando la necesidad de regular el contrato de seguro marítimo, distinto del practicado en las provincias de América que, a la sazón, estaba ya reglamentado en las Leyes de Indias. La redacción de los mencionados documentos, a pesar del tiempo transcurrido, tiene un trasfondo casi idéntico a la inquietud existente en España en pleno siglo XXI.