

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 nº 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

**Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)**

**From dangers to risks: genesis and evolution of marine insurance practices and theory (XIII-XVII centuries)**

**Des dangers aux risques : genèse et évolution des pratiques et des discours de la police d'assurance maritime (XIII-XVII siècles)**

**De los peligros a los riesgos: génesis y evolución de las prácticas y discursos de los seguros marítimos (siglos XIII-XVII)**

Manuel Menezes  
Instituto Superior Miguel Torga  
ICNOVA – Instituto de Comunicação da NOVA  
[manuel.d.menezes@gmail.com](mailto:manuel.d.menezes@gmail.com)

**Resumo:** O artigo reflete sobre alguns dos instrumentos antemodernos de mediação dos perigos, apreendidos enquanto protoformas da tecnologia dos seguros. Sabendo que a insuficiência desses instrumentos para a cobertura dos riscos quotidianamente corridos pelos indivíduos, conduziu à necessidade de conceber novas vias de proteção do património, problematizamos o papel desempenhado pelos seguros marítimos, procurando capturar (i) as normas reguladoras a que se encontravam sujeitos, (ii) os traços que os aproximavam/afastavam de outros instrumentos utilizados para a partilha dos riscos e (iii) os critérios paulatinamente utilizados tendo em vista a determinação do preço a ser pago pelos riscos corridos.

**Palavras-chave:** Perigos; Riscos; Seguros Marítimos; Prémios de Seguros.

**Abstract:** The paper reflects on some of the premodern protection instruments against dangers, apprehended as protoforms of insurance technology. Knowing that the insufficiency of these instruments to cover the daily risks incurred by individuals, created the need to devise new ways to protect resources, we problematize the role played by maritime insurance, seeking to capture (i) the regulatory norms to which they were subject, (ii) the traits that brought them closer to/distant from other instruments used for risk sharing and (iii) the criteria gradually used to evaluate the price to be paid for the risks experienced.

**Keywords:** Dangers; Risks; Marine Insurance; Insurance Premiums.

**Résumé :** L'article réfléchit sur certains des instruments antimodernes de médiation des dangers, appréhendés comme des protoformes de la technologie de l'assurance. Sachant que l'insuffisance de ces instruments pour couvrir les risques quotidiens encourus par les particuliers, a conduit à la nécessité de concevoir de nouveaux moyens en vue de protéger les actifs, nous problématisons le rôle joué par les assureurs maritimes, cherchant à capter (i) les normes réglementaires auxquelles ils sont assujettis, (ii) les traits qui les rapprochaient/éloignaient des autres instruments de partage des risques et (iii) les critères progressivement retenus en vue de déterminer le prix à payer par rapport aux risques encourus.

**Mots-clés:** Dangers; Risques; Marine Assurances Maritimes; Primes d'assurance.

**Resumen:** El artículo reflexiona sobre algunos de los instrumentos antemodernos de mediación de los peligros, apreendidos como protoformas de la tecnología de los seguros. Sabiendo que la insuficiencia de estos instrumentos para cubrir los riesgos diarios en que incurrían los individuos, llevó a la necesidad de diseñar nuevas formas de protección del patrimonio, problematizamos el papel que jugó el seguro marítimo, buscando plasmar (i) las normas regulatorias a las que estaban sujetos, (ii) los rasgos que los acercaban/distanciaban de otros instrumentos utilizados para compartir riesgos y (iii) los criterios utilizados para determinar el precio a pagar por los riesgos asumidos.

**Palabras clave:** Peligros; Riesgos; Seguros Marítimos; Primas de Seguros.

## Introdução

As reflexões a desenvolver no artigo pressupõem a existência de uma associação estrita entre modernidade e a ideia de risco, i.e., esta não é pensável sem aquela. Advogamos que na antemodernidade, a experiência dos indivíduos, devido ao facto de (i) se encontrarem numa situação de contingência máxima<sup>1</sup>, e a (ii) sua vida ser extremamente rude (Duby, 1995), não poderia ser considerada arriscada, quando muito perigosa.

Em reforço desta tese, acrescenta-se o surgimento tardio do vocábulo risco nas línguas indo-europeias (séculos XIV – no catalão; XVI – nas línguas latinas; XVII – nas línguas anglo-saxónicas). Logo, todos os eventos, hoje denominados de riscos da experiência, “eram referidos como perigos, fatalidades, hazards ou dificuldades, mesmo porque a palavra risco não estava disponível nos léxicos das línguas indo-europeias” (Spink, 2001: 1279). No mesmo sentido, Guerreau (1997), defendendo a inexistência da noção de risco na sociedade medieval, considera que este só ganha “direito de cidadania” em meados do século XVII<sup>2</sup>.

A passagem da constelação de perigos (antemodernos) aos riscos (modernos), exigiu uma metamorfose profunda do sistema de representações, somente possível de ocorrer no decurso do processo da autodeterminação humana. Sabendo, então, que esta só começou a ser pensada/concretizada na modernidade, torna-se clara a associação entre modernidade e a ideia de risco enquanto forma encontrada pelo humano de se relacionar com o futuro. Por outras palavras, as condições desta transição somente se consubstanciam quando o indivíduo, libertando-se dos caprichos adstritos à transcendência, passa a conceber-se como capaz de ativamente influenciar o seu destino, dominar, controlar o espaço e o tempo, buscando apropriar-se ou, se preferirmos,

---

<sup>1</sup> Na argumentação em pauta, a noção de risco revelava-se inadequada ante um futuro predeterminado ou independente das atividades humanas presentes, pois, o que teria de ocorrer ocorreria, as consequências negativas do destino não poderiam ser evitadas.

<sup>2</sup> Em meados do século XVII, Cleirac afirma que a apólice de seguro marítima era denominada no espanhol por “seguro de perigo” ou “risco de mar” (1647: 9). Esta coabitação pode ser entendida como indiciadora da juventude do vocábulo risco, i.e., um neologismo cunhado pelos modernos. De igual modo Roover sinaliza que “a ambiguidade das palavras *securitas*, *risicum* e outras expressões semelhantes em textos antigos, deu origem a muitas discussões pouco frutíferas” (1945: 181).

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: gênese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 nº 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

“colonizar o futuro” (Giddens, 1991; 1999; Ewald, 1986, 1991; Spink, 2001). Em suma, “a ideia da gestão do risco ocorre apenas quando os indivíduos acreditam ser, até certo ponto, agentes livres” (Bernstein, 1996: 34), passando a representar, no seu imaginário social, o futuro como algo passível de controlo.

O enunciado, de modo algum, pressupõe a inexistência de uma consciência antemoderna sobre o que os modernos denominam de riscos. No entanto, devido à estrutura racional sustentadora da mesma, ao modo como lidavam com os acontecimentos (explicando-os por via da fortuna, vontade divina, sorte ou destino), ocorria como consciência relativa aos perigos de estar vivo. Assim, interessa pontuar que, desde tempos imemoriais, os indivíduos socorreram-se de estratégias várias tendo em vista a redução das incertezas quotidianas. De entre a panóplia de instrumentos antemodernos de mediação dos riscos destacamos, no âmbito da arte de navegar, os empréstimos marítimos ou, como também eram conhecidos, *usura marina*. Num outro texto (Menezes, 2012) analisámo-los, dando conta da oposição secular expressa a esse tipo de contratos pelo discurso religioso. Objeção essa que, ao contribuir para a emergência (séculos XII/XIII), de novos meios de partilha de riscos, acabou por propugnar a consubstanciação da gênese das protoformas ou, se preferimos, dos instrumentos comerciais que antecederam os seguros.

No presente ensaio, optámos por uma abordagem metodológica de natureza qualitativa, com o recurso a fontes históricas diretas e indiretas por via de uma revisão sistemática da literatura conexa com a problemática, disponível em distintas bases de dados científicas. Assim, estando cientes de que “a origem dos seguros não deve ser buscada nas antigas formas de “segurança solidária”: [pois,] “foi o espírito de lucro e de ganho, e não o sentimento de solidariedade, que, em primeiro lugar, propugnou a emergência dos seguros enquanto instituição social autónoma” (Halpérin, apud Ewald, 1986: 182). Advogamos que, a insuficiência dos instrumentos antemodernos para a cobertura dos riscos corridos pelos indivíduos, ao conduzir à necessidade de novas vias serem engendradas para fazer face a essa problemática, propugnou o recurso e o desenvolvimento dos seguros marítimos enquanto instrumentos mediadores dos riscos. Consequentemente, objetivava-se, por um lado, capturar os traços que os aproximavam/afastavam de outros instrumentos utilizados para a partilha dos riscos. E, por outro, tendo presente que os riscos consubstanciam um dos elementos essenciais dos

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: gênese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

seguros, desenvolver uma análise onde se busca apreender os critérios que, paulatinamente, foram sendo utilizados para determinar o preço a ser pago pelos riscos corridos.

## 1. Gênese e evolução das protoformas dos seguros

Quando e onde surgiram os primeiros resquícios dos seguros? Os autores consultados não partilham um ponto de vista consensual. Segundo Roover (1945), encontramos-nos face a um dos quesitos mais complexos e controversos da história das organizações comerciais. Para Cleirac, tanto as apólices de seguros, como as cartas de câmbio eram desconhecidas na antiga jurisprudência romana, vindo a ser uma invenção posterior dos judeus (1647: 224; 1671: 182-183). Levi (1863), expressa uma opinião similar. Relativamente, às letras de câmbio, embora admitindo a existência de cambistas desde tempos remotos, defende o seu surgimento na Idade Média. Quanto aos seguros marítimos, apesar de conjeturar a sua existência entre os romanos, considera que, no sentido moderno, só emanam no período medieval<sup>3</sup>.

Em Boucher (1803; 1808), encontramos um posicionamento dúbio. Apesar de distinguir os contratos de seguros dos empréstimos, afirmando que os últimos, contrariamente aos primeiros, já eram praticados pelos gregos, distancia-se de Cleirac e Levi quanto ao momento da sua emergência. Rejeita a hipótese de terem sido os judeus os seus inventores, pois, ainda que de modo implícito, “os Romanos conheceram e praticaram o contrato de seguro” (1803: XVI; 336-337). Por sua vez, para Molloy (1769), tomando por referência historiadores romanos, apesar da legislação romana não fazer menção explícita a este tipo de instrumentos, os mesmos eram conhecidos, sendo comumente praticados.

Se o contrato de seguro for entendido no seu sentido estrito moderno, dever-se-á dar razão a Cleirac (1647; 1671) e a Levi (1863), por contraposição a Boucher (1803), visto as protoformas dos seguros como hoje os conhecemos só surgirem muito mais tardiamente. Mas, se depreendermos do discurso de Molloy que, o mesmo, pretende

---

<sup>3</sup> Para a defesa desta tese com base no argumento da inexistência de provas seguras que garantam sua presença num período anterior, cf. o *Dictionnaire Universel Théorique et Pratique du Commerce et de la Navigation* (1859: 172-173) – adiante designado DUTPCN.

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

referir-se à modalidade dos empréstimos marítimos, apesar de incorrer no erro de não distinguir os dois tipos de contratos, também ele tem razão ao estabelecer a associação com o período romano.

Nós comungamos da tese defensora da emergência tardia dos seguros, apontando-se para o seu surgimento nas cidades italianas no século XIV e posterior alastramento ao resto da Europa por intermédio da atividade desenvolvida pelos mercadores lombardos (Levi, 1863; Tetley, 1999)<sup>4</sup>. Em reforço desta argumentação, levantamos a hipótese da não aceitação de contratos vários, com base no argumento da usura, ter propugnado o aparecimento de novos instrumentos de mediação dos “riscos”. Explicitando, em nosso entender, as proibições emanadas, em 1234, do Decreto *Naviganti* de Gregório IX, ao conduzirem os mercadores à procura de novos meios de partilha de riscos, contribuíram para a importância crescente adquirida, a partir do século XII, pelos *Contratos de Commenda* e as *Letras de Câmbio*.

A partir dos séculos XII/XIII, os *Contratos de Commenda* tornam-se uma prática usual nas cidades italianas (especialmente em Veneza) como meio utilizado pelos mercadores para financiar as viagens marítimas e partilhar os seus riscos. Tendo subjacente uma sociedade mercantil, traduziam-se num contrato entre dois indivíduos<sup>5</sup>, onde o *commendator* fornecia o capital e o *commendatario* o trabalho. O financiador entregava certa importância em dinheiro ou mercadorias a um comerciante, e este teria de adquirir os bens e/ou comercializar os bens transportados. No final da viagem, caso houvesse lucros, o investidor receberia o capital investido, mais  $\frac{3}{4}$  dos lucros e ao mercador, como forma de pagamento pelo seu trabalho, caberiam  $\frac{1}{4}$  dos lucros<sup>6</sup>. Esta diferença encontrava justificação no montante investido e no facto dos riscos da viagem serem assumidos na totalidade pelo *commendator* (na commenda unilateral), porquanto,

---

<sup>4</sup> Ao longo do século XIV o recurso aos mesmos cresceu significativamente, e a partir do século XV “o seguro marítimo expande-se de Génova e Florença para o Mediterrâneo Ocidental, os Países Baixos e Inglaterra, e de Veneza para o Adriático e o Mediterrâneo Oriental” (Kohn, 1999a: 6; Levi, 1863: 812; Roover, 1945; Ceccarelli, 2021; 2023). Esta expansão não pressupõe uma adesão imediata. Como todas as novidades, também a aceitação dos seguros ocorreu de forma lenta e progressiva.

<sup>5</sup> Para uma análise deste tipo de contratos, cf. Teresa (1805: 592-593).

<sup>6</sup> Para os contratos estabelecidos de modo unilateral. Nos contratos bilaterais, o financiador fornecia  $\frac{2}{3}$  do capital, competindo ao outro parceiro o provimento do restante. Nestes casos, os lucros eram repartidos equitativamente (Munro, 2003).

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: gênese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 nº 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

nos naufrágios e/ou outros perigos de mar, tal como nos empréstimos marítimos, todas as perdas seriam da sua inteira responsabilidade (Kohn, 1999a).

As similitudes entre estes contratos e os empréstimos marítimos (cf. Menezes, 2012) são por demais evidentes. No entanto, divergiam quanto à partilha de riscos. O contrato de *commenda*, por comparação ao empréstimo, evidenciava uma partilha mais equitativa, pois o financiador não só assumia os riscos inerente à viagem, como também partilhava com o mercador os riscos comerciais que, no empréstimo, eram da inteira responsabilidade do mercador.

Independentemente das dissimilaridades, interessa realçar que a sua moldura legal, ao facilitar o contorno dos impedimentos legais da usura, constituiu uma via atrativa para os mercadores<sup>7</sup>.

Do referido, poder-se-ia deduzir que os contratos de comenda teriam vindo, progressivamente, a substituir os empréstimos marítimos, assistindo-se ao seu desaparecimento gradual. Desta opinião é Munro (2003), argumentando que os contratos de empréstimo, que num período anterior admitiam o interesse, raramente viriam a ter lugar no século XIII<sup>8</sup>.

Colocamos algumas reservas a esta tese. Embora aceitando a utilização em crescendo, ao longo da Idade Média, de subterfúgios para camuflar o interesse presente no contrato<sup>9</sup>. E o aumento da importância dos contratos de *commenda* (especialmente em Itália, por razões óbvias). Essas circunstâncias, não propugnaram a diminuição

---

<sup>7</sup> A legalidade adstrita a este tipo de contratos pode ser justificada com base na distinção estabelecida pelo pensamento medieval entre os lucros provindos de uma parceria, por contraposição aos derivados de um empréstimo. Num “*mutuum*, a propriedade e o *periculum* eram transferidos e, portanto, qualquer lucro era devido ao trabalho e habilidades do prestatário. Numa parceria a propriedade não era transferida, logo, tal como os riscos eram partilhados, também os ganhos prováveis deviam ser divididos entre os parceiros” (Ceccarelli, 2001: 613). Para exemplos de como no discurso teológico foram emergindo, gradualmente, argumentos a favor da aceitabilidade da «compra e venda de riscos» sem colocar em causa os ditames divinos, cf. Caccarelli (2023).

<sup>8</sup> Referindo-se a Veneza, para Lara (2001), entre os séculos XII e XIII, o contrato de *commenda* começa a predominar face ao empréstimo marítimo, justificando esta mudança com base na maior capacidade do aparelho administrativo do Estado recolher e analisar toda a panóplia de informações conexas com o comércio marítimo.

<sup>9</sup> Por exemplo, a não referência explícita à quantidade de dinheiro avançado para o empreendimento, fazendo-se somente menção ao total que deveria ser pago no final do mesmo (Kohn, 1999a; Williamson, 2002).

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

significativa dos empréstimos marítimos. Logo, é mais adequado defender a coexistência dos dois tipos de contratos enquanto instrumentos de partilha dos perigos de mar.

O enunciado comprova-se com o recurso a dois exemplos: (i) durante o século XIII, dos financiadores conhecidos, não residentes em Veneza, cinco em seis estabeleciam contratos por via de empréstimos marítimos (Lara, 2002); (ii) Williamson, baseando-se na análise de 760 contratos celebrados em Veneza, entre 1303 e 1351, afirma que “a maioria eram contratos de dívida, conhecidos em Veneza por *prestitii marittimi* [...] ou contratos de commenda, conhecidos em Veneza por contratos *colleganza*”, representando os primeiros 41% e os segundos 48% (2002: 3-4). Paralelamente, outros discursos analisados indiciam a manutenção dos empréstimos marítimos ao longo dos séculos seguintes: relativamente ao século XV, encontramos referências nas *Ordenações de Barcelona* de 1435 (sobre questões marítimas), onde se ordena a celebração por escritura pública desse tipo de contratos (Boucher, 1808: 697); eram prática corrente em França, Inglaterra e Holanda, nos séculos XVII e XVIII (Cleirac, 1671; Kohn, 1999a).

Relativamente às *Letras de Câmbio*, gostaríamos, somente, de assinalar que, apesar de evidenciarem similitudes com os empréstimos marítimos, as diferenças contribuíram para a sua importância crescente a partir do século XIII. Eram mais usuais nas viagens de longa distância, porque, contrariamente àqueles, nestas o pagamento era feito, não aquando do regresso ao porto de partida, mas na chegada ao destino (Kohn, 1999a). Em segundo lugar, a sua crescente utilização pode, plausivelmente, ser explicada com base nas proibições advindas do Decreto de Gregório IX, isto é, como uma consequência imediata das proibições legais adstritas à usura.

Apesar de surgirem para facilitar os pagamentos entre pontos distantes, evitando, assim, o transporte de moeda e os perigos subjacentes ao mesmo<sup>10</sup>, interessa-nos assinalar a sua importância enquanto instrumento de crédito<sup>11</sup>. Das diferentes formas que poderia

---

<sup>10</sup> O *Guidon de la Mer* – cap. I, art. V – referindo-se às letras de câmbio, manifesta a aceitação do interesse com base no argumento dos perigos corridos: “com menor custo e perigo, nós poderemos ter dinheiro em todas as partes do mundo, quer por mar ou por terra, daí o interesse no câmbio, aumentar ou diminuir consoante o curso do câmbio” (Cleirac, 1671: 190).

<sup>11</sup> Um mercador prontificava-se a pagar (contratos de cambio), ou solicitava que fosse feito o pagamento (letras de cambio), a um beneficiário num período temporal e local determinados, uma soma na moeda corrente do lugar anteriormente definido (Kohn, 1999b).

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: gênese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

assumir, realçamos o *cambium siccum*, dada a sua utilização como subterfúgio para contornar os impedimentos da usura. A proibição dos ganhos provenientes dos empréstimos era contornada porque as taxas de câmbio, ao encobrirem o interesse existente na transação, possibilitavam, de modo implícito, ganhos reais. No caso do câmbio seco ou, como também ficou conhecido, câmbio fictício, a permuta não existia em concreto, facto esse reconhecido pelo *Compendio Moral Salmaticense*:

“como se alguém necessita de dinheiro em Roma e o recebe aí, com a obrigação de o devolver na primeira feira de Leon em França. Este câmbio é uma usura paliada; porque sendo um empréstimo verdadeiro, só na aparência é Câmbio, sub-rogando nele a distância do tempo, pela do lugar” (Teresa, 1805: 599)<sup>12</sup>.

Independentemente da rejeição deste tipo de contratos por parte do direito canónico, interessa salientar que a sua utilização como subterfúgio à usura obteve assinalável êxito, dadas as dificuldades em provar a existência do interesse<sup>13</sup>. Assim, pode-se afirmar, que

“tudo o que poderia ter sido feito para evitar proibição formal [da usura], foi feito; e, parece-nos que essas tentativas foram, suficientemente, bem-sucedidas de modo a responder aos requisitos da vida prática. As formas mais comuns de evasão davam-se por intermédio de transações por letras, que tiveram o seu nascimento em Itália, e pela determinação de *interesse* por indemnização” (Böhm-Bawerk, 1884: I.II.68).

## 2. Os seguros enquanto instrumentos mediadores dos riscos

Os instrumentos enunciados, embora importantes, revelavam-se insuficientes quanto à cobertura dos riscos corridos pelos indivíduos. As letras de câmbio, por exemplo, essenciais para o financiamento das expedições e para o estabelecimento de relações de comércio, eram ineficientes quanto aos riscos de navegação e comerciais. Logo, houve

---

<sup>12</sup> A referência à falsa substituição do tempo pelo lugar é importante, dado evidenciar um novo posicionamento da Igreja face à usura. A partir do século XVII, o ganho advindo dos contratos com base no argumento da distância entre lugares passou a ser aceite pelo direito canónico. Mas os ganhos sustentados na distância do tempo (decorrido entre o estabelecimento e o término do contrato) continuou a ser rejeitado, por considerar-se que com o mesmo se pretendia vender o tempo. Algo inadmissível, visto ser um bem somente pertencente a Deus (cf. Cleirac, 1671: 192).

<sup>13</sup> Os seguintes dados comprovam o referido – “entre 1336 e 1340, a companhia Covoni de Florença registou 443 operações de câmbio: dessas, somente 70 se relacionavam com o comércio, enquanto as 375 remanescentes eram financeiras. Das letras financeiras, 335 eram especulativas, visando a exploração das diferentes taxas de interesse [...]. As 38 restantes pressupunham o câmbio seco” (Kohn, 1999b: 9).



Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

necessidade de engendrar novos meios para fazer face a essas situações<sup>14</sup>, isto é, os seguros marítimos. O ano de 1347 foi, por mais de meio século, aceite com tendo sido a data em que, na cidade Génova, foi firmado o primeiro contrato de seguro/”*contractus assecurationis*” segundo os novos moldes. No entanto, dados mais recentes, permitem afirmar que a apólice mais antiga data de 1343 (Nelli, 1972; Ceccareli, 2001)<sup>15</sup>.

Independentemente das diferentes datas, um ponto de partida possível para a análise do quadro subjacente aos seguros marítimos durante este período, é o *Guidon de la Mer*, compêndio onde se encontravam reunidos os usos e costumes seguidos em Rouen. De autor incógnito e de data incerta<sup>16</sup>, a primeira edição conhecida data de 1607 (Beaurepaire, 1888; Daston, 1988)<sup>17</sup>. Compilado e comentado por Cleirac (1647; 1671) com o intuito de, “eliminando as incorreções e/ou pouca inteligência dos copistas”, apresentar um diamante em bruto a ser trabalhado para a utilidade dos mercadores. Consubstanciando um manual no qual se encontravam enunciados os principais ditames respeitantes às problemáticas da navegação<sup>18</sup>, no mesmo encontramos a regulação dos seguros marítimos. Apresenta o entendimento que era feito sobre o contrato, e define: as regras subjacentes à sua redação e formalização; o que poderia (ou não) ser segurado e quando (fazendo-se distinção entre períodos de guerra e de paz); as condições de nulidade dos contratos; as situações em que os seguradores seriam desresponsabilizados, entre muitas outras questões. Logo no art. I do cap. I é-nos apresentada a definição de seguro:

“é um contrato, pelo qual nós prometemos indemnizar as coisas que são transportadas de um país a outro, especialmente por mar: e isso por meio do preço

<sup>14</sup> Para Roover, a explicação mais plausível remete para o facto de os comerciantes, a partir dos inícios da centúria de trezentos, terem sentido necessidade de inventar “um novo tipo de contrato, quando descobrirem que nenhuma das formas existentes era bastante satisfatória como meio de transferir e partilhar os riscos de mar” (1945: 180).

<sup>15</sup> Para Kohn, (1999a), o mais antigo contrato de seguro, e do qual ainda hoje há um exemplar, foi redigido em Palermo no ano de 1350 (cf. Roover, 1945). Um século e meio antes, portanto, da data avançada, de modo inconsistente, por Giddens (1999) para as primeiras apólices de seguros marítimos.

<sup>16</sup> Pardessus coloca a hipótese de ter sido escrito entre 1556 e 1584 (apud Beaurepaire, 1888).

<sup>17</sup> Segundo Martins, “o primeiro tratado sobre os seguros publicado no Ocidente foi escrito por um português, o jurisconsulto Pedro de Santarém, e publicado em Latim em 1554” (1998: 49).

<sup>18</sup> Não se pode descurar que, por um lado, os seguros viriam a ser uma das áreas mais fortemente reguladas do sistema financeiro (Kohn, 1999a) e, por outro, o *Guidon* foi influenciado pelos “códigos” que, secularmente, foram regulando a vida marítima. De entre os mesmos podemos, sinopticamente, assinalar (i) as *Leis de Oléron/Rolos de Oléron* datados de 1266 – regulavam toda a costa atlântica desde a Espanha à Escandinávia; (ii) o tráfego no Mediterrâneo, desde o século XIV, passou a observar as normas emanadas do *Consolato del Mar*; (iii) a partir de inícios do século XVI, no Báltico, passaram a predominar as *Leis de Wisbuy* decalcadas, em grande parte, das *Leis de Oléron*.

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

acordado a tanto por cento, entre o segurado que manda fazer o transporte e o segurador que promete indemnizá-lo” (Cleirac, 1671: 182).

A análise do conceito, evidencia a constatação de semelhanças e diferenças entre o seguro e os outros instrumentos, por nós, assinalados.

Quanto às semelhanças, é de referir a partilha de riscos como objetivo comum. A validade dos contratos dependia da existência efetiva e/ou putativa dos riscos<sup>19</sup>. Os diferentes instrumentos retiram os seus efeitos de eventos similares, isto é, tornam-se executórios a partir da ocorrência (ou não) dos riscos. Logo, os distintos contratos são atravessados pela contingência. A aleatoriedade é uma característica comum. Ao serem dominados pelo acaso, os resultados dos mesmos são incertos<sup>20</sup>.

Relativamente às diferenças, como se pode observar nos dados por nós coligidos na tabela 1, a partilha/transferência dos riscos ocorria de modo distinto de contrato para contrato. Com a exceção dos contratos bilaterais de comenda, onde havia uma distribuição mais equitativa dos riscos corridos, encontramos-nos face a uma distinção

**Tabela 1 – Partilha e Transferência de Riscos entre os Contraentes**

	<b>Riscos Marítimos</b>	<b>Riscos Comerciais</b>
<i>Empréstimo</i>	- Mutuante;	- Mercador;
<i>Commenda</i>	- Financiador; - Financiador e Mercador;	- Financiador e Mercador;
<i>Seguro</i>	- Segurador;	- Segurado;

clara entre quem se responsabilizava pelos riscos marítimos e quem tomava a seu cargo os riscos comerciais. Os primeiros cabiam, por norma, a quem fornecia o dinheiro para a expedição ou a quem declarava expressamente responsabilizar-se por os mesmos e, os segundos, aos mercadores. Mas havia exceções. Tanto no empréstimo como na comenda, nem todos os riscos de mar eram corridos pelo financiador. No caso de naufrágio, o

<sup>19</sup> Comprovativo do enunciado é-nos fornecido por Borges: “nos contractos quer de risco, quer de seguro para involucrar-se a responsabilidade dos seguradores e dadores, os riscos tem uma estipulação de *tempo*, e de *logar*, de sorte que se o accidente, ainda que seja do numero dos que elles tomão sobre si, não acontecer no *tempo* e no *logar* dos riscos, como se convencionou, cessa a responsabilidade d’elles” (1833: 360).

<sup>20</sup> Em reforço da argumentação avançada, é de assinalar a asserção de Gigerenzer *et al.* – “os contratos aleatórios adquiriram proeminência e uma certa notoriedade, ao consubstanciarem uma das vias preferencialmente utilizada pelos mercadores visando a exoneração das proibições da usura” (1989: 3).

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: gênese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

mercador quando era o dono do navio, ao perder o mesmo, acabava por arcar com as consequências dos eventos ocorridos. E, nos seguros, ao se declarar explicitamente o que deveria ser entendido por riscos marítimos:

(i) os riscos de perdas e danos dos quais os seguradores se encarregarão pela natureza do contrato de seguro, são os riscos de perdas e danos que podem ocorrer por fortunas de mar, isto é, por qualquer causa de força maior à qual nós não poderemos resistir, *vis divina* (Pothier, 1821: 308; DUTPCN, 1859: 176);

(ii) as palavras “perigos de mar”<sup>21</sup> enquadra somente perdas causadas por danos do mar, *ex marinae tempestatis discrimine*, e não casualidades ocorridas no mar (Levi, 1863: 839); abria-se a possibilidade de o segurador ser desresponsabilizado dos mesmos, enquadrando-se nestes casos a deterioração de mercadorias por causas várias e/ou os acidentes ocorridos por incúria, negligência dos mestres dos navios.

Nos casos de incumprimento dos contratos, o papel incumbido aos contraentes revela outra dissemelhança. Nos empréstimos marítimos, quando havia uma recusa de pagamento da dívida, era ao credor que competia denunciar esta situação à justiça, tendo em vista o cumprimento dos trâmites anteriormente acordados. Nos seguros marítimos, em caso de contestação, era ao segurado que competia justificar que as perdas teriam ocorrido por acidente e não por incúria sua ou daqueles que se encontravam sob a sua alçada (Cleirac, 1671: 277; Ordonance de la Marine, 1681: 242).

Em terceiro lugar, contrariamente aos empréstimos marítimos e às *commendas* onde era avançado dinheiro, nos seguros nada mais existia do que uma promessa de indemnizar o segurado pelas consequências nefastas que os riscos poderiam produzir, ou seja, de

---

<sup>21</sup> Numa apólice de seguros celebrada, no ano de 1669, em Rouen, encontramos alguns dos riscos pelos quais os seguradores se responsabilizavam: “nós tomamos os ditos riscos e aventuras totalmente aos nossos perigos e fortunas, tanto o perigo de mar, de fogo, de vento, amigos ou inimigos, de qualquer cabo, de arresto de Rei ou Príncipe, ou de qualquer outro senhor, carta de marca, de contra-marca, barataria de patrões ou de marinheiros e, geralmente, de todos os outros inconvenientes pensados ou não pensados que poderão surgir aos ditos mercadores” (Cleirac, 1671: 291-292). A análise deste exemplo merece duas notas. Os riscos cobertos incluíam, por norma, os *riscos de mar* e os *riscos de pessoas*. E, neste caso em concreto, os riscos cobertos vão além do sentido estrito apresentados por Pothier e Levi, isto é, encontramos-nos face a uma apreensão bastante abrangente do conceito de fortunas/perigos de mar, que pode ser clarificada pela asserção de Borges – “fortuna de mar compreende tudo aquilo, por que os seguradores respondem, salva convenção em contrario” (1833: 175).

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: gênese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 nº 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

reparar pecuniariamente o dano causado no objeto segurado<sup>22</sup> pela ocorrência de um evento aleatório.

A questão da indemnização ganha interesse quando nos questionamos sobre o valor a pagar pelo segurado por essa promessa. Qual o preço do prémio, dada a responsabilização do segurador pelos riscos inerentes ao empreendimento –

“o seguro marítimo é um contrato, pelo qual uma parte, em consideração ao *prémio*, se predispõe a *indemnizar* a outra contra percas, decorrentes de certos *perigos* ou *riscos de mar*, aos quais o navio, mercadorias ou outro interesse pode estar exposto durante algumas viagens ou certos períodos de tempo” (Levi, 1863: 812-813; Boucher, 1803: 336; Pothier, 1821: 273; Borges, 1833: 372; DUTPCN, 1859: 173; Colfavru, 1863: 363).

Ante indivíduos que encaravam o risco de modo distinto: os mercadores que, manifestando uma aversão ao risco, buscavam a partilha e/ou o seguro face ao mesmo; os mutuantes/financiadores/seguradores que, trocando um presente certo por um futuro incerto, decidiam enfrentar, correr riscos, fazendo-se pagar por isso. A questão seguinte passa por intentar compreender quais os critérios utilizados pelos contraentes para determinar o preço justo a pagar pelos “riscos” corridos?

### 3. Os preços do risco segurado: hiatos entre as práticas e a teoria

A emergência tardia do conceito propugnou dois modos distintos de conceber os riscos. Um prático e um teórico que seguiram caminhos paralelos sem se estabelecerem conexões entre si até sensivelmente meados do século XVIII.

Os discursos analisados, mostraram-se pouco frutíferos quanto à explicitação dos critérios utilizados para a avaliação dos perigos. As informações recolhidas evidenciam que os seguradores e outros mediadores do risco continuaram até bastante tarde a socorrer-se, não tanto de cálculos matemáticos, mas, principalmente, da “razoabilidade”, de princípios, de uma lógica ancorada na experiência (Rover, 1945; Ceccarelli, 2021; 2023). Quer dizer, sabendo que “o prémio recebido pelo segurador, não é o preço por algo que ele tenha dado, mas o preço pelo risco do qual ele se encarregou pelo contrato” (Pothier, 1821: 274), defendemos que na determinação dos prémios a cobrar pelos riscos

---

<sup>22</sup> Nos empréstimos marítimos, a promessa partia daquele que recebia o dinheiro emprestado, que afiançava pagar o dinheiro recebido se *não ocorresse nenhum acidente*. Nos seguros, a situação era inversa, quem prometia pagar era o segurador comprometendo-se a indemnizar *em casos de acidente* (cf. Rover, 1945: 185).

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

corridos, predominava a experiência adquirida pelos indivíduos ao longo dos anos. Com o referido, como é lógico, não pretendemos negar o recurso a critérios facilitadores do cálculo do valor do prémio. Isto é, apesar do (i) *interesse* advindo dos empréstimos, da (ii) distribuição desigual nos lucros nos contratos de comenda e, posteriormente, (iii) o prémio dos seguros, indiciarem a existência de uma avaliação dos riscos, é possível aventar a hipótese de que, num mundo sem probabilidades, os métodos para o seu cálculo “não eram estatísticos, a inclinação dos mesmos era anti-estatística” (Daston, 1988: 120). Explicitando, as duas formas distintas de conceber os riscos que seguiram caminhos paralelos, podem encontrar justificação, tal como nos alerta Roover (1945: 180), no facto dos mercadores, com base no saber da experiência feito, e sem necessidade de informações estatísticas elaboradas (ciência atuarial), conseguirem não só quantificar o risco com um grau razoável de precisão<sup>23</sup>, mas também desencadear estratégias visando a redução da ocorrência dos perigos.

Um dos exemplos mais remotos encontra-se no modo como, na Bolsa de Mercadores criada por D. Dinis em 1293, eram definidos os “prémios” a ser pagos pelos associados. Sob a forma de uma organização mútua<sup>24</sup>, cada mercador contribuía com determinada cotização para fazer face aos prejuízos advindos dos perigos das viagens marítimas. A determinação dos montantes, reforça a argumentação desenvolvida: o critério não era o risco em si, mas as consequências que podiam advir da sua efetivação. O cálculo baseava-se no porte das naus (remetendo, muito provavelmente, para o valor da carga), sendo o “prémio” tanto maior, quanto maior fosse a embarcação, isto é, estipulou-se que

“todos os barcos com mais de 100 tonéis que saíssem do Reino pagassem 20 soldos esterlinos e os de menor tonelagem 10. Da totalidade cobrada se depositariam 100 marcos de prata na Flandres, ficando o resto em Portugal, nos lugares que entendessem. Destinar-se-iam estas quantias a ser despendidas nos seus pleitos, negócios e no mais que à terra aproveitasse” (Silva, 1989: 355).

---

<sup>23</sup> As análises de Van Doosselaere caminham no mesmo sentido. Em sua aceção, apesar dos registos genoveses serem parcos em informações conexas com os seguros anteriores à centúria de quatrocentos, as pesquisas desenvolvidas por historiadores, evidenciam uma certa racionalidade prática na quantificação do prémio, isto é, “a distância, o tipo de navio e as circunstâncias geopolíticas consubstanciavam uma avaliação precisa do risco” (2009: 191-192).

<sup>24</sup> Não obstante salientarmos a natureza mutualista e seguradora da Bolsa, interessa sinalizar que os dinheiros dos fundos comuns não se destinavam unicamente a custear as consequências económicas da efetivação dos perigos. Tal como nos alerta Barros, traduzindo “o envolvimento de Portugal no processo de integração económica da Europa coeva”, as funções da Bolsa foram, recorrentemente, renovadas e ampliadas (2020: 258, 262).

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

Por sua vez, nas *Ordenações de Barcelona* sobre seguros<sup>25</sup>, de 1484, constatámos que, nos seus 25 capítulos (apesar de fazer referência às mais variadas dimensões dos seguros), relativamente ao “prémio” somente refere que o seguro não produz efeitos até ao pagamento do mesmo. Nada é dito sobre os cálculos relativos ao preço a ser pago pelo segurado.

No *Guidon de la Mer*, menciona-se o prémio a ser pago pelo facto de o segurador se responsabilizar pelos riscos – “pelo meio do preço acordado a tanto por cento”, no entanto, não nos são dadas indicações sobre o cálculo do mesmo. No capítulo II, artigo XI, são avançadas mais algumas informações, mas nada nos é dito sobre o quantitativo em si, referindo-se, somente, que o preço a pagar pelo risco não deveria ultrapassar os 10% do valor das mercadorias asseguradas, sem se explicitar o porquê desse valor<sup>26</sup>.

Na segunda metade do século XVIII, o discurso de Pothier evidencia, mais uma vez, as dificuldades presentes na estimação dos riscos:

“o *prémio* para ser equitativo, deve corresponder ao preço justo<sup>27</sup> dos riscos pelos quais o segurador se encarrega pelo contrato: mas, como não é fácil de determinar qual é esse preço justo, nós devemos dar a esse preço justo um entendimento bastante lato, e reputar de preço justo aquele que as partes acordarem entre si” (1821: 321).

Sabemos, igualmente que, por um lado, tanto o interesse do empréstimo como o prémio do seguro aumentavam proporcionalmente ao aumento do perigo: (i) “o que é certo, é que quanto maior o perigo é, se aí houver uma aventura real, maior será o lucro dos dinheiros avançados”; (ii) o “*prémio* (especialmente em tempos de guerra) pode ser muito elevado, às vezes 30 ou 40 por cento” (Molloy, 1769: 130, 47; Pothier, 1821: 321; Boucher, 1803: 359). E, por outro, que a perceção da menor perigosidade dos riscos terrestres, comparativamente aos riscos de mar, conduzia à adoção de posicionamentos legais distintos face aos mesmos. Isto é, enquanto nos primeiros, a taxa máxima de lucro pelos riscos corridos se encontrava, por norma, definida legalmente pelo direito comum, nos segundos, a taxa era deixada ao livre critério dos contraentes – o “interesse marítimo,

---

<sup>25</sup> Para uma consulta destas Ordenações, cf. Boucher (1808: 714-749).

<sup>26</sup> Essa prática era, igualmente, seguida pelas Ordenações Anvers e Amsterdão (Cleirac, 1671: 200).

<sup>27</sup> Desde a primeira metade do século XIII, no debate desenvolvido sobre esta questão pelo discurso religioso, os canonistas advogam como prémio justo – *iustum pretium* –, o valor usual determinado pelo mercado (Ceccarelli, 2001).

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: gênese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

é diferente do interesse ordinário, onde a taxa é fixada por lei; ela é indefinida. As partes contraentes podem definir a taxa que desejarem” (Boucher, 1803: 317; Molloy, 1769: 124-125). A argumentação de Garriguet, ao se questionar sobre a possibilidade de definir taxas que fossem além do legalmente estipulado, caminha no mesmo sentido:

“se o perigo de perca é maior, que um perigo ordinário, o que empresta pode legitimamente ultrapassar a taxa legal, pois a especificidade dessa taxa só se aplica aos casos normais. Quanto mais considerável for o *periculum sortis*, mais nós temos o direito de elevar o prémio de seguro e, isto, sem violar a equidade” (1907: 71).

Assim, apesar do prémio poder ser apreendido como instrumento de quantificação do risco, as informações recolhidas quanto aos critérios<sup>28</sup> para essa quantificação indiciam a existência de um hiato entre a teoria e a prática dos riscos. Não se podendo ainda, portanto, falar do risco como técnica, tal como viria a ser formulado posteriormente pela ciência atuarial. Como protótipo do referido assinala-se o *Guidon de la Mer*. O artigo XVI do capítulo XV, apresenta indicadores para a determinação dos prémios:

“o preço e o custo do seguro é tanto maior ou menor, consoante a distância e o perigo dos lugares, a estação do ano, [...] paz ou guerra; o preço faz-se a partir do acordo entre os mercadores e aqueles que irão ser os seguradores, baixando ou aumentando o preço, não tanto devido aos perigos de mar, mas, essencialmente, tomando por base o conhecimento de novas relativas à existência de navios de mau nome, de pilhagem” (Cleirac, 1671: 271-2).

Na mensuração dos riscos e na determinação dos prémios, prevaleciam as dimensões da vida prática. Uma mescla onde ganhavam realce as relações pessoais, a experiência/coragem dos seguradores, a análise prudente, o conhecimento profundo da situação política existente, a rota e a sua duração, os perigos que transcorriam as diferentes rotas e as informações recolhidas, sendo estas de vital importância para o modo como lidavam com os riscos marítimos/comerciais (Thomereau, 1901; Hoover, 1945; Kohn, 1999a; Lara, 2002; Ceccarelli, 2021; 2023)<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> A escassez de critérios formais para a estimação do prémio pode, até certo ponto, encontrar justificação, para além do até agora referido, no facto de o mercado dos seguros, como refere Ceccarelli (2021) para o caso de Florença, ao funcionar, essencialmente, com base em relações de confiança pessoal, códigos de conduta, não ter sido alvo de uma regulação tão formal como outras atividades mercantis. O que não invalida que, os contratos daí resultantes, tivessem validade formal de acordo com as normas em vigor. De igual modo, para Hoover (1945) os contratos de seguro foram sendo redigidos consoante os usos locais, não se podendo afirmar a existência de uniformidade quanto aos procedimentos comerciais e às suas formas jurídicas.

<sup>29</sup> Baseando-se em apólices e contratos de seguro celebrados em Florença entre os séculos XIV-XVI, Ceccarelli (2021) desenvolve uma análise exaustiva dos fatores (estruturais/contingentes) tomados em

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 nº 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

Em suma, a escassez de dados sobre as regras subjacentes às estimações dos prémios, consubstancia prova cabal de que a “prática dos seguradores dos séculos XVI e XVII, se sustentava numa combinação de experiência, intuição e convenção para estabelecer os preços dos prémios” (Daston, 1988: 119; Kohn, 1999a; Howie, 2002). Gigerenzer *et al.* (1989) advoga, igualmente, que, durante grande parte do século XVIII, as influências da teoria matemática do risco sobre as práticas de risco foram praticamente nulas. Face ao enunciado, concluímos que, até bastante tarde, predominou uma noção de risco estritamente individualista e anti-estatística.

Quais seriam os motivos subjacentes a tal resistência, ao desinteresse com que os mediadores dos riscos olhavam para os progressos empreendidos pela teoria das probabilidades?

Por um lado, duas concepções do mundo que encaravam o risco de modo distinto, isto é, (i) uma visão determinista que, descurando o caso singular, buscava apreender a probabilidade do risco no longo prazo; (ii) um ponto de vista que, não deixando de ser determinista, tomando por base a experiência concreta e o futuro incerto, apreendia a contingência mediadora dos casos singulares como o resultado da *Quia Voluit* contra a qual de pouco serviam os cálculos probabilísticos.

Por outro, a resistência pode ser justificada pelo facto de, até ao século XVIII, as fronteiras entre o jogo e o seguro serem baças. O seguro sendo encarado, pela maioria dos indivíduos, não como um instrumento facilitador da partilha dos riscos, mas como um jogo onde algo se apostava, conduziu ao desinteresse desses “apostadores” na teoria das probabilidades (Daston, 1988; Gigerenzer *et al.*, 1989).

A diminuição das resistências, dos hiatos entre a teoria e prática dos riscos, exigiu uma nova concepção do mundo<sup>30</sup> e a reconceptualização dos conceitos de risco e seguro, isto é, “só a partir do momento em que o jogo passou a ser encarado de forma distinta do seguro, é que o último começou a ser entendido pelos compradores e vendedores como algo de satisfatório para a matemática” (Daston, 1988: 140-141) e o prémio subjacente

---

consideração durante este período, tendo em vista uma correta avaliação do prémio (cf., em especial os capítulos 5 e 6; Ceccarelli, 2023).

<sup>30</sup> A diminuição das resistências na dimensão prática dos riscos, só começou a ser uma realidade quando os seus agentes foram persuadidos “de que as regularidades de longo prazo eram mais importantes do que as perturbações de curto prazo, para calcular os prémios por meio das tabelas de vida; que eles deveriam depositar a sua fé e dinheiro em regras gerais e não em casos individuais” (Daston, 1988: 172-173).



Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 nº 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

ao mesmo passou a ser visto como sendo a explicitação da *definição matemática dos riscos*.

### **Considerações Finais**

Mostrámos como as proibições decorrentes da usura propugnaram a busca de novas estratégias por parte dos mercadores visando a partilha de riscos. A partir dos séculos XII/XIII começaram a utilizar-se novos instrumentos (e.g. contratos de comenda e letras de câmbio).

Quanto aos seguros propriamente ditos, podendo ser considerados um produto da revolução comercial ocorrida na passagem dos séculos XIII para o XIV (Roover, 1945), a explanação desenvolvida permitiu aferir o seu surgimento em Itália por volta do século XIV e o seu alastramento progressivo ao resto da Europa. A grande novidade dos seguros, por comparação a outros instrumentos enunciados, residiu não mais na partilha, mas na transferência dos riscos para terceiros (Nelli, 1972; Ceccarelli, 2021; 2023), dependendo a validade dos contratos da sua existência efetiva e/ou putativa. Retirando os seus efeitos de eventos similares, os contratos tornavam-se executórios a partir da ocorrência (ou não) dos riscos. Mas, a par das similitudes, encontrámos diferenças, nomeadamente quanto: (i) ao modo como os riscos – marítimos/comerciais – eram partilhados entre as partes; (ii) ao papel incumbido aos contraentes nos casos de incumprimento dos contratos; (iii) aos mecanismos subjacentes ao funcionamento dos mesmos. Isto é, contrariamente aos empréstimos marítimos e às *commendas* onde era avançado dinheiro por parte do mutuante ou do financiador, nos contratos de seguro, inexistindo esta transferência financeira, o segurador limitava-se a prometer ao segurado indemnizar os danos causados no objeto segurado pela ocorrência do evento aleatório.

Partindo deste último aspeto buscámos aferir, no período em análise, quais os critérios subjacentes à determinação do prémio a pagar pelo segurado. A tese inicialmente aventada, foi demonstrada. A análise desenvolvida evidencia um hiato entre as dimensões prática e teórica de análise dos riscos. Só muito tardiamente é que a última viria a influenciar a dimensão prática de abordagem aos riscos. Explicitando, em vez de cálculos matemáticos, as práticas de risco sustentavam-se na experiência.

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

Embora advogando a necessidade de os riscos serem estimados de forma justa, pensamos que os seguradores do período em análise sentiam alguma dificuldade em aceitar a ideia de o saber ancorado na experiência prática e a análise do “perito”, poderem ser substituídos de modo mais eficaz por equações e prescrições numéricas. Na quantificação do risco, valorizavam o porte das naus, o aumento do perigo em tempos de guerra, a distância e a perigosidade das rotas marítimas, a estação do ano, as informações detidas e a experiência dos capitães dos navios, entre outras.

Em suma, a mensuração dos riscos e do preço dos mesmos, no transcurso temporal tomado em consideração, sustentava-se predominantemente nas dimensões da vida prática, numa mescla de experiência, coragem das partes envolvidas no estabelecimento dos contratos. Só, com a assunção de uma nova conceção do mundo onde a importância adstrita às regularidades de longo prazo se sobrepôs às inconstâncias quotidianas, e a separação das águas entre as noções de jogo e de seguro, é que foi possível vislumbrar uma aproximação entre o viés prático e o teórico de análise dos riscos.

## **Bibliografia**

AAVV (1859), *Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation*, Vol I, Paris, Guillaumin.

BARROS, Amândio (2020), “1293. A Bolsa dos Mercadores: os portos, o rei e o comércio português nas redes europeias”, in Carlos Fiolhais, José Eduardo Franco & José Pedro Paiva (eds.), *História global de Portugal*, Lisboa, Temas e Debates, pp. 257-262.

BEAUREPAIRE, Charles de Robillard de (1888), *Note sur le guidon des marchands qui mettent à la mer*, Rouen, Espérance Cagniard.

BERNSTEIN, Peter (1996), *Desafio aos deuses. A fascinante história do risco*, Rio de Janeiro, Campus.

BÖHM-BAWERK, Eugen von (1884), *Capital and interest: a critical history of economic theory*, London, Macmillan & Co.

BORGES, José Ferreira (1833), *Diccionario jurídico-commercial*, Porto, Typographia de Sebastião José Pereira.

BOUCHER, Pierre B. (1803), *Institution au droit maritime: ouvrage complet sur la législation Maritime*, Paris, Levrault Schoell.

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: génese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

BOUCHER, Pierre B. (1808), *Consulat de la mer ou pandectes du droit commercial et maritime*, Paris, Arthus-Bertrand.

CECCARELLI, Giovanni (2001), “Risk business: theological and canonical thought on insurance from the thirteenth to the seventeenth century”, *Journal of Medieval and Early Modern Studies*, 31 (3), pp. 607-658.

CECCARELLI, Giovanni (2021), *Risky markets: marine insurance in Renaissance Florence*, Leiden, Brill.

CECCARELLI, Giovanni (2023), “Risky narratives: Framing general average into risk-management strategies (thirteenth-sixteenth centuries)”, in Maria Fusaro, Andrea Addobbati & Luisa Piccinno (eds.), *General average and risk management in medieval and early modern maritime business*, Cham, Palgrave Macmillan, pp. 61-91.

CLEIRAC, Estienne (1647), *Us et coutumes de la mer: divisées en trois parties*, Bourdeaux, G. Millanges.

CLEIRAC, Estienne (1671), *Les us et coutumes de la mer*, Rouen, E. Viret.

COLFAVRU, Jean-Claude (1863), *Le droit commercial comparé de la France et de l'Angleterre suivant l'ordre du code de commerce français*, Paris, Cosse Marchal.

DASTON, Lorraine (1988), *Classical probability in the enlightenment*, New Jersey, Princeton University Press.

DUBY, Georges (1995), *Ano 1000 ano 2000: no rasto dos nossos medos*, Lisboa, Teorema.

EWALD, François (1986), *L'état providence*, Paris, Bernard Grasset.

EWALD, François (1991), “Insurance and risk”, in Graham Burchell, Colin Gordon & Peter Miller (eds.), *The Foucault effect, studies in governmentality*, Chicago, University of Chicago Press, pp. 197-210.

GARRIGUET, Louis (1907), *Prêt, intérêt et usure*, Paris, Bloud.

GUERREAU, Alain (1997), “L'Europe médiévale: une civilisation sans la notion de risque”, *Risques*, 31, pp. 11-18.

GIDDENS, Anthony (1991), *Modernidade e identidade pessoal*, Lisboa, Celta Editora.

GIDDENS, Anthony (1999), *O mundo na era da globalização*, Lisboa, Presença.

GIGERENZER, Gerd et al. (1989), *The empire of chance: how probability changed science and everyday life*, Cambridge, Cambridge University Press.

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: gênese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 nº 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

HOWIE, David (2002), *Interpreting probability: controversies and developments in the early twenty century*, Cambridge, Cambridge University Press.

KOHN, Meir (1999a), *Risk instruments in the medieval and early modern economy*.

Disponível em: <http://www.dartmouth.edu/~mKohn/>

KOHN, Meir (1999b). *Bills of exchange and the money market to 1600*. Disponível em:

<https://bitly.com/CmIMq>

LARA, Yadira González de (2002), “Institutions for contract enforcement and risk-sharing: from debt to equity in late medieval Venice”, *European Review of Economic History*, Vol. 6 (2), pp. 257–262.

LEVI, Leone (1863), *International commercial law*, Vol. II., London, V. & R. Stevens.

MARTINS, Hermínio (1998), “Risco incerteza e escatologia: reflexões sobre o *experimentum mundi* tecnológico em curso (II)”. *Episteme*, 1 (2), pp. 41-75.

MENEZES, Manuel (2012), “Instrumentos antemodernos de mediação dos riscos: Oposição e contributos da igreja para o desenvolvimento das protoformas dos seguros”, *Gestão e Desenvolvimento*, 20, pp. 193-211.

MOLLOY, Charles (1769), *De jure maritimo et navali or a treatise of affaire maritime and of commerce*, Vol. II, London, T. Waller.

MUNRO, John (2003), “The late-medieval origins of the modern financial revolution: overcoming impediments from church and state”, *International History Review*, 25 (2), pp. 505-62.

NELLI, Humbert O. (1972), “The Earliest Insurance Contract. A New Discovery”, *The Journal of Risk and Insurance*, 39 (2), pp. 215-220.

ORDONNANCE DE LA MARINE (1681), Paris, Charles Osmont.

POTHIER, Robert Joseph (1821), *Traité des contrats de dépôt, de mandat, de nantissement, d'assurance, de prêt et du jeu*, Paris, Chanson.

ROOVER, Florence Edler de (1945), “Early Examples of Marine Insurance”, *The Journal of Economic History*, 5 (2), pp. 172-200.

SILVA, Maria Fernanda Espinosa Gomes da (1989), “Bolsas marítimas”, in Joel Serrão (dir.), *Dicionário de história de Portugal*, Vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, pp. 355-356.

SPINK, Mary Jane Paris (2001), “Trópicos do discurso sobre o risco: risco-aventura como metáfora da modernidade tardia”, *Cadernos de Saúde Pública*, 17 (6), pp. 1277-1311.

Manuel Menezes – *Dos perigos aos riscos: gênese e evolução das práticas e discursos dos seguros marítimos (séculos XIII-XVII)*. História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 13 n° 1. 2023. 75-95  
DOI: [https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13\\_1e1](https://doi.org/10.21747/0871164X/hist13_1e1)

TERESA, Marcos de Santa (1805), *Compendio moral salmaticense*, Vol. I, Pampelona, Imprenta de José de Rada.

TETLEY, William (1999), “Maritime law as a mixed legal system”, *Tulane Maritime Law Journal*, 23, pp. 317-350.

THOMEREAU, Alfred (1901), “Assurances”, in Yves Guyot (dir.), *Dictionnaire du commerce de l'industrie et de la banque*, Vol. I, Paris, Guillaumin, pp. 288-310.

VAN DOOSSELAERE, Quentin (2009), *Commercial agreements and social dynamics in medieval Genoa*, Cambridge, Cambridge University Press.

WILLIAMSON, Dean (2002), *Transparency, contract selection and the maritime trade of venetian crete, 1303-1351*. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.320800>