

A ETIMOLOGIA DO RISCO. HERANÇA IBÉRICA AO MUNDO? BREVE E DESPRETENSÍOSA TEORIA

THE ETYMOLOGY OF RISK. IBERIAN HERITAGE TO THE WORLD? BRIEF AND UNPRETENTIOUS THEORY

Paulo Silva Fernandes*

SUMÁRIO: Introdução. 1 Primeiros “seguros”. Os seguros marítimos. 2 O desenvolvimento do seguro marítimo na Europa. O jogo do risco. 3 O *Tractatus de Assecurationibus et Sponionibus Mercatorum*, do português Pedro de Santarém (ou Santerna). 4 Do café londrino “Lloyd’s” a um colosso mundial dos seguros. Referências.

RESUMO: O presente estudo versa sobre a questão, colocada em sede de História do Direito e na Sociologia, da origem etimológica da palavra “risco”, que acabaria por, entre outros significados, caracterizar as chamadas Sociedades do Risco. Nele tratamos da história e evolução (e aplicação) da palavra, aparentemente ligada aos seguros marítimos, do Tratado de Seguros de Pedro de Santarém e, fundamentalmente, da história do Lloyd’s. A questão não possui resposta cabal a final, mas constitui, esperamos, um desafio para os eventuais interessados a investigarem sobre a matéria.

Palavras-chave: Risco. Sociedade do Risco. Seguros Marítimos. História do Direito. Pedro de Santarém. Lloyd’s.

ABSTRACT: *The present study deals with the question of the etymological origin of the word “risk” in the History of Law and Sociology, which would, among other meanings, characterize the so-called Risk Societies. We deal with the history and evolution (and application) of the word, apparently linked to maritime insurance, the Insurance Treaty of Pedro de Santarém and, fundamentally, the history of Lloyd’s. The issue does not have a full answer to the final, but it is, we hope, a challenge for any interested parties to investigate on the matter.*

Keywords: Risk. Risk Society. Sea Enshurements. Law History. Peter of Santarém. Lloyd’s.

INTRODUÇÃO

O presente artigo visa uma despretensiosa aproximação – num contexto entre a História do Direito e a Teoria da Sociedade do Risco, à etimologia da palavra “risco”, que é, segundo Luhmann, desconhecida, embora possa atribuir-se-lhe, segundo o autor, uma origem árabe. O que é facto é que a palavra aparece em vários documentos medievais, encontrando significativa aplicação nos campos do comércio em geral e do comércio marítimo em particular. De resto, Luhmann afirma mesmo ser o *seguro marítimo* uma arcaica forma de planeamento e controle do

risco¹. Contudo, ainda segundo o mesmo autor, o uso da palavra, antes confinado a este círculo estrito, ganharia expansão em toda a Europa, mais precisamente do ano 1500 em diante, provavelmente a custo da generalização da impressão.

Para Giddens, a noção de *risco* terá adquirido expressão durante os séculos XVI e XVII, começando por ser usada pelos protagonistas ocidentais dos Descobrimentos, nomeadamente espanhóis e portugueses. Chega este autor a afirmar ter a palavra *risco* chegado ao inglês designadamente através do espanhol ou do português, parecendo dever o seu uso ser referido a situações de navegação em mares desconhecidos, ainda não descritos nas cartas de navegação, na altura dos Descobrimentos. Tinha, por isso, uma íntima ligação à noção de *espaço*².

Numa (outra) visão diferente, autores existem que defendem uma origem anterior se não da palavra, pelo menos do próprio acto de mutualidade e de transferência do risco, antecipando-as até à Antiguidade, mais propriamente a quase dois milénios antes da era Cristã, nomeadamente entre os Hebreus e os Fenícios, com base em referências encontradas no Talmude e no Código de Hamurabi, ou ainda na Grécia e Roma Antigas.

1 PRIMEIROS “SEGUROS”. OS SEGUROS MARÍTIMOS

No Oriente da Antiguidade, mais propriamente na China, é conhecida a associação entre os mercadores que operavam a travessia dos grandes rios, no sentido de dividirem a carga a transportar por vários barcos, no fito de, em caso de naufrágio ou de outro sinistro, os danos reduzirem-se ao mínimo.

No caso de uma dessas embarcações não conseguir atingir a outra margem, o fruto de uma coleta, uma espécie de quotização entre os vários mercadores, previamente levada a cabo, ajudaria a indemnizar o mercador sinistrado dos seus prejuízos

Já na Idade Média encontramos alguns fenómenos associativos de assistência, nomeadamente as *guildas*. Estas seriam inicialmente originárias dos Vales dos Alpes e respeitariam “à mutualização do risco

* Investigador Doutorado Integrado no Centro de Estudos Justiça e Governação, Escola de Direito da Universidade do Minho (Braga, Portugal).

¹ LUHMANN, Nikla. **Risk** - a sociological theory. 1ª ed. Estados Unidos: Aldine De Gruyter, 2005, p. 9.

² GIDDENS, Anthony. **O mundo na era da globalização**. Lisboa: Presença, 2000.

entre os aldeãos na base de comunidades corporativas”³, encontrando-se também *guildas*, ou comunidades mutualistas, ligadas à Igreja, que visavam por seu turno a defesa mútua dos frades em caso de doença, incêndio ou de lhe advir algum sinistro causado pelas viagens pelos mesmos efetuadas; conhecem-se *guildas* na maioria dos países europeus da era Medieval. Visariam aquelas, assim, a solidariedade cristã e já uma forma arcaica de redistribuição do risco. Também algumas *corporações*, como as *mútuas de pescadores*, ter-se-ão expandido a partir do Século X, sendo do Século XI a difusão dos primeiros contratos relativos à cobertura de *riscos marítimos*⁴.

Todos estes fenómenos traduzem a necessidade de associação, com vista a poder fazer-se face a riscos que, fossem ou não de pequena probabilidade de ocorrência, mediante uma pequena quotização, poderiam ajudar muito quem sofresse os efeitos de um sinistro, normalmente de dimensões profundamente devastadoras para o património do sinistrado.

2 O DESENVOLVIMENTO DO SEGURO MARÍTIMO NA EUROPA. O JOGO DO RISCO

Em termos exatos e historicamente datados, o mais antigo contrato de Seguro escrito conhecido parece datar de 1347 e foi celebrado em Génova, sendo igualmente de génese italiana as primeiras leis escritas sobre seguros, embora não nos chegue de Itália a obra mais emblemática sobre o tema, como veremos à frente.

Mas também em Portugal, mais precisamente no reinado de D. Fernando, uma lei aprovada entre 1367 e 1383 encarregou-se de instituir um seguro marítimo obrigatório para todos os navios com mais de 50 toneladas que existissem no país. É de 1367 a criação, pelo mesmo D. Fernando, da *Companhia das Naus*, a qual exigia o registo de todos os navios nas condições referidas supra, bem como o pagamento de dois por cento de todos os lucros líquidos apurados nas viagens efetuadas por esses navios, efetuado nas Bolsas de Lisboa e do Porto. Com o fruto desses pagamentos, constituiu-se um fundo destinado a indemnizar “todos aqueles que perdessem os seus navios por naufrágio, apresamento ou roubo”⁵.

³ VASQUES, José. **O contrato de seguro**. Portugal: Coimbra Editora, 1999, p. 21.

⁴ CORREIA, Luís BRITO. Seguro – I – Aspetos Jurídicos. **Polis** – Enciclopédia Verbo da Sociedade e do Estado, Vol. 5. Lisboa: Verbo, 1987, p. 664.

⁵ J. DIONÍSIO DE ALMEIDA, “Seguro – II. Aspetos Económicos”, in *Polis* – Enciclopédia Verbo da Sociedade e do Estado, Vol. 5, p. 671-672.

Multiplicavam-se então os contratos de risco marítimo, visto ser cada vez maior a sua necessidade, com a intensificação do comércio e das viagens internacionais de alto risco, levadas a cabo pelos nossos navegadores.

É de notar a 1.^a edição, datada de 1552, do *célebre Tractatus de Assecurationibus et Sponsionibus Mercatorum* de Pedro de Santarém (ou Santerna), que é o primeiro *Tratado de Seguros* escrito, onde o seguro marítimo era tratado com uma autonomia e um rigor ainda hoje apreciados.

Mas é em Inglaterra que os seguros marítimos e as inerentes especulação e jogo do risco àqueles associados ganham uma expansão e desenvolvimento notáveis, muito por mor do *Lloyd's*, inicialmente um café frequentado por mercadores, armadores e banqueiros, transformado mais tarde em autêntica Bolsa de Seguros e que dura até aos nossos dias.

Pela importância que detiveram tanto o *Tratado de Seguros* de Pedro de Santarém como o *Lloyds*, cada um de sua maneira, no desenvolvimento do seguro marítimo, ser-lhes-ão dedicados os próximos parágrafos.

3 O TRACTATUS DE ASSECURATIONIBUS ET SPONSIONIBUS MERCATORUM, DO PORTUGUÊS PEDRO DE SANTARÉM (OU SANTERNA)

Considerado por muitos como o primeiro tratadista de seguros, o português Pedro de Santarém (ou Santerna) foi responsável por uma obra que, nascida no seio de uma turba de incertezas teóricas sobre a definição, catalogação e desenvolvimento dos seguros, veio aclarar o panorama da época. De sucesso enorme (contando-se pelo menos 22 edições dessa magistral obra), o *Tractatus* de Santerna “constrói cientificamente o conceito de seguro, estabelece com grande rigor a diferenciação entre os seguros e os contratos que mais se lhe assemelham, e lança com precisão rigorosa e clareza admirável as bases fundamentais deste contrato”⁶.

No início do *Tractatus*, escreve:

“Eu, Pedro de Santarém, português, doutor em ambos os Direitos, instado várias e frequentes vezes por mercadores meus amigos, para fazer um opúsculo sobre os seguros e promessas dos mercadores, que em linguagem vulgar se chamam *apostas*, embora não duvidasse da grande e árdua dificuldade da matéria e da sua utilidade para todos

⁶ AMZALAK, Moses Bensabat. O “Tratado de Seguros” de Pedro de Santarém. *Anais do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras*, Vol. XXVI, Tomo Segundo. Lisboa: Editora Império, 1958, p. 348.

os homens, não quis de modo algum e na medida das minhas forças frustrar os seus desejos e rogos, convencido como estou de que o seu conhecimento será em extremo frutuoso, tanto para eles, como para outros amigos nossos. Na realidade, muitíssimas vezes os pródidos mercadores pensando nos perigos do mar, protegem as suas coisas contra a crueldade da fortuna com o escudo do seguro, e defendem-nas estipulando com outros para os casos da fortuna adversa, por cujo inopinado assalto muitas vezes perdem todos os seus bens familiares⁷⁷.

E por entender que à volta desta convenção de seguro de riscos, avolumando-se grandes discussões entre mercadores, nomeadamente à volta do *preço de um risco*, pelo qual um desses mercadores toma nas mãos o infortúnio do outro, muitas coisas não eram claras, Santerna debruça-se com afinco em vários pontos de clarificação dessa sorte de seguros.

Além de uma defesa da legitimidade do instituto dos seguros – no fito de o distinguir com êxito da *usura* (proibida, como se sabe, na época, por razões de ordem fundamentalmente teológica) e fruto de divergências profundas entre os juriconsultos da Idade Média – Santarém dedicou-se ao estudo da forma externa do contrato de seguro, da análise de quem poderia ou não ser segurador e/ou segurado e sobre quais poderiam ser os factos da vida, ou, *rectius*, os riscos passíveis de constituir objeto de seguro (v.g. os riscos de mar, de fogo, do roubo de amigos ou inimigos, etc.).

Mas como o nosso âmbito de estudo queda-se pelos seguros marítimos, vejamos, seguindo de perto os escritos de **Amzalak** sobre o *Tratado* de Santarém, qual o âmbito daqueles na época:

Quando o navio e as mercadorias pertenciam à mesma pessoa, o seguro do navio abrangia o das mercadorias;

O dano não ficava a cargo do segurador quando fosse causado por negligência do segurado;

Os seguros de contrabando ou de mercadorias ilícitas eram proibidos;

Quanto ao valor dos objetos segurados, Santarém opta pelo critério do valor no local de destino;

Quanto à construção da noção de caso fortuito, muito discutida na época, Santerna distingue-o do caso imprevisto que prudentemente se poderia ter evitado;⁸.

⁷ Apud AMZALAK, op. cit., p. 348.

⁸ AMZALAK, op. cit., p. 349-352.

Quanto à duração do risco, Santerna entende que o mesmo começava à saída do navio do porto e cessava 24 horas depois de o navio ter aportado no destino, exceto nos casos em que da apólice constasse a cláusula “mercadorias salvas em terra”, caso em que o risco apenas cessava quando se verificasse este facto.

Em caso de sinistro, se o mesmo ocorresse por falta de notícias, a apólice consagrava um prazo findo o qual o navio considerar-se-ia perdido; se o navio fosse capturado ou em caso de presa do navio ou das mercadorias seguradas, se houvesse restituição, Santarém entendia que, em caso de restituição, o segurador não era obrigado a qualquer indemnização. Se este facto parece hoje ostensivo, alguns autores da época afirmavam o contrário...

A indemnização era devida na totalidade, em caso de perda total, e parcialmente, em caso de perda parcial do objeto segurado. O abandono das mercadorias só era válido se houvesse prejuízo quase total e o abandono do navio era permitido em caso de in navegabilidade ou dando-se a circunstância de os danos terem ultrapassado metade do valor do navio. Santerna defendia ainda e sempre a equidade e a boa-fé nas relações de seguro entre os mercadores e nunca a intervenção do Direito.

Desta análise perfunctória do *Tratado de Seguros* de Pedro de Santarém pode retirar-se a conclusão de que foi, sem dúvida, um marco na sedimentação de conceitos ligados aos seguros do mar, bem como um repositório importante de informação de todos quantos, em toda a Europa de então, se dedicavam à prática do comércio e da contratação de seguros, nomeadamente do ramo marítimo, bem como um marco indelével no engrandecimento intelectual do nosso país.

Rumemos a Inglaterra.

4 DO CAFÉ LONDRINO “LLOYD’S” A UM COLOSSO MUNDIAL DOS SEGUROS

O *Lloyd’s* era um café de Londres, frequentado por mercadores, banqueiros e toda a sorte de armadores e homens do mar. Ora, aliando esta junção de mesteres a um gosto pela especulação, pelo negócio e pela compra do risco na busca do lucro, em um jogo de apostas norteadas pela obtenção de ganhos mais ou menos fáceis, à necessidade de os que se aventuravam nas penumbras de mares desconhecidos, povos hostis e tormentas de vária ordem, em empresas que movimentavam centenas de homens, toneladas

de mercadorias e valores avultados de dinheiro, e se juntarmos ainda o risco enorme inerente a tamanha empreitada, poderemos antever o cenário ideal ao desenvolvimento dos seguros marítimos.

O negócio assentava, fundamentalmente, na confiança, nas informações circulantes (*brevitatis causae*, podemos chamar-lhe “especulação”) sobre o comércio marítimo e numa bolsa de subscritores individuais (*underwriters*) que, como o próprio nome indica, subscreviam, aceitando os riscos que lhes eram impostos, um documento onde se descrevia esse mesmo risco e o montante que cada um dos *underwriters* estaria disposto a tomar, o que é o mesmo que dizer, quanto dinheiro é que estava disposto a segurar, enquanto *tomador de risco*. A constituição formal de uma Associação de Subscritores, os *underwriters* já referidos, data de 1686 e deve-se a Edward Lloyd.

De resto, a especulação e a gestão do risco de cada um – na ânsia do lucro – foram, em nossa ótica, mais do que uma qualquer função social do seguro, a lógica de base deste mercado de seguros londrino⁹.

Ao seguro de mar propriamente dito, andariam associados, como bem nota José Vasquez¹⁰, os primeiros seguros de vida (do capitão e da tripulação, de passageiros e de determinado tipo de *mercadoria*, que seriam os escravos).

Mesmo perdida a histórica supremacia marítima da Grã-Bretanha, e no cenário dos nossos dias, ainda podemos constatar que os *names* ligados à *Lloyd's*, indivíduos afortunados e que continuam a jogar o seu património à custa da aceitação de riscos alheios, eram, em 1988, cerca de 33.500, embora a grave crise que se abateu sobre a instituição nos anos noventa tenha levado uma considerável parte desses mesmos *names* à ruína. Não existe solidariedade nas perdas, dado o carácter pessoal do investimento, entre outros problemas que extravasam o carácter deste estudo, vieram a revelar alguma fraqueza hodierna da instituição secular. De resto, essa análise tanto mais escorreria por entre os espartilhos apertados deste trabalho, quanto mais a *Lloyd's*, dos 350 sindicatos que possuía em 1992, apenas 107 conservavam a inteira dedicação aos seguros marítimos, tendo os restantes seguido outra orientação.

⁹ Neste sentido, claramente, José VASQUES, op. cit., p. 21.

¹⁰ VASQUES, op. cit., p. 20.

Resta a confirmação da questão primeiramente colocada: será a palavra “risco” de origem ibérica? Fica a questão.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, J. Dionísio de. Seguro – II – Aspetos Económicos. **Polis** – Enciclopédia Verbo da Sociedade e do Estado, Vol. 5. Lisboa: Verbo, 1987.

AMZALAK, Moses Bensabat. O “Tratado de Seguros” de Pedro de Santarém. **Anais do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras**, Vol. XXVI, Tomo Segundo. Lisboa: Editora Império, 1958.

GIDDENS, Anthony. **O mundo na era da globalização**. Lisboa: Presença, 2000.

CORREIA, Luís Brito. Seguro – I - Aspetos Jurídicos. **Polis** – Enciclopédia Verbo da Sociedade e do Estado, Vol. 5. Lisboa: Verbo, 1987.

LUHMANN, Nikla. **Risk** - a sociological theory. 1^a ed. Estados Unidos: Aldine De Gruyter, 2005.

VASQUES, José. **O contrato de seguro**. Portugal: Coimbra Editora, 1999.