

EL COMERCIO DE NUEVA ESPAÑA  
CON CASTILLA EN LA ÉPOCA DE FELIPE II:  
REDES COMERCIALES  
Y SEGUROS MARÍTIMOS

---

Hilario Casado Alonso  
*Universidad de Valladolid*

El estudio del comercio en los inicios de la Carrera de Indias a partir del análisis de la información de las pólizas de seguros marítimos, mediante las cuales se aseguraron tanto mercancías como barcos, es un campo a desarrollar en las investigaciones sobre la historia de América. Los escasos estudios existentes han centrado su atención, sobre todo, en los aspectos jurídicos –especialmente en la cuestión de la avería–, obviando las facetas económicas y sociales.<sup>1</sup> Sólo el artículo preclaro de G. Céspedes del Castillo apuntó algunas cuestiones desde la faceta económica de los tráficos indianos mediante el análisis de algunos seguros marítimos,<sup>2</sup> trabajo que fue completado por los de A.

---

<sup>1</sup> CÉSPEDES DEL CASTILLO, *La avería en el comercio de Indias*. MARTIN ACOSTA, “Estado de la cuestión”. VAS MINGO y LUQUE TALAVÁN, *El laberinto del comercio naval*. VAS MINGO y NAVARRO AZCUE, “El riesgo marítimo”; LUQUE TALAVÁN, “La avería en el tráfico”. CRUZ BARNEY, *El riesgo en el comercio*, pp. 99-140.

<sup>2</sup> CÉSPEDES DEL CASTILLO, “Seguros marítimos”.

M. Bernal y E. Otte.<sup>3</sup> De ahí que el estudio del comercio americano, en especial para el siglo XVI, se haya realizado partiendo de los registros contables y demás documentación oficial de la Casa de la Contratación de Sevilla, siendo su mejor exponente la magna obra de Pierre y Huguette Chaunu.<sup>4</sup> Sin embargo, estos estudios reflejan los datos registrados por los oficiales reales, con la consiguiente visión sesgada de la realidad, que necesariamente debe de ser completada con la información aportada por la documentación privada: protocolos notariales, correspondencia, contabilidad mercantil, etc. Ahí reside la importancia de las pólizas de seguros marítimos utilizadas en este trabajo, ya que, al ser fuentes privadas, amplían y matizan los documentos oficiales.

La práctica de la aseguración marítima en el comercio entre Castilla y América apareció en fechas muy tempranas, apenas unos años con posterioridad al descubrimiento de América. Así, entre las más de 200 pólizas de seguros marítimos registradas en el libro de contabilidad del mercader y financiero burgalés Juan de Castro, aparece el 11 de marzo de 1507 un asiento contable donde los comerciantes burgaleses Francisco de Santa Cruz y Rodrigo de Carrión aseguraron por 50 ducados a 7% sus mercancías cargadas en la nao de Esteban de Salazar, vecino de Rentería, desde Sevilla a la isla de Santo Domingo. Sin embargo, la expedición, por razones que desconocemos, no se efectuó, y el asegurador cobró 0.5% del extorno. Sin embargo, al año siguiente, el

---

<sup>3</sup> BERNAL, "Sobre los seguros marítimos". OTTE, *Sevilla, siglo XVI*, pp. 233-238.

<sup>4</sup> CHAUNU y CHAUNU, *Seville et l'Atlantique*.

10 de julio de 1508, este mismo asegurador, actuando Diego Benito como corredor de seguros, contrató una póliza con la familia burgalesa de los Quintanadueñas y con Bernardino de la Isla por valor de 50 ducados a 7% sobre mercancías cargadas en la nao de Juan de Suano, vecino de Bilbao, en la misma ruta de Sevilla a Santo Domingo.<sup>5</sup> Así pues, lo que hacía este hombre de negocios burgalés era aplicar al comercio americano los mismos métodos y prácticas aseguradoras que los mercaderes italianos habían introducido a finales de la Edad Media en los tráficos mediterráneos. Técnicas que, desde el siglo xv, habían instituido en sus expediciones comerciales los mercaderes catalanes, valencianos, flamencos y castellanos.<sup>6</sup>

A partir de entonces, fue muy habitual que gran parte de las expediciones que partían de Castilla con destino a América llevaran sus cargamentos asegurados. El protagonismo estuvo a cargo de un conjunto variado de comerciantes-financieros residentes en Castilla, que lo mismo financiaban las operaciones mercantiles de la Carrera de Indias como aseguraban los cargamentos. Pues, como ha señalado A. M. Bernal,<sup>7</sup> durante los primeros tiempos del siglo xvi, ambas prácticas se confundían, siendo los mismos personajes financieros y aseguradores. Entre ellos, un papel fundamental estuvo representado desde los primeros momentos, aparte de por los comerciantes andaluces,

---

<sup>5</sup> ACB, *Libro de Mayordomía*, núm. 68, ff. 109v. y 111r. Sobre estos seguros, véase CASADO ALONSO, "Comercio Internacional y Seguros Marítimos".

<sup>6</sup> GARCÍA SANZ, "El seguro marítimo en España".

<sup>7</sup> BERNAL, "Sobre los seguros marítimos", pp. 506-518 y *La financiación de la Carrera de Indias*, pp. 39-40.

por los burgaleses. Estos fueron la colonia mercantil más importante y numerosa de Sevilla,<sup>8</sup> ya que no sólo eran los traficantes más influyentes de todo el reino de Castilla, sino que fueron los que, a través de las ferias de Medina del Campo, conectaron los tráficos americanos con los del resto de la península Ibérica y Europa. Esta es la razón, como veremos posteriormente, que explica por qué desde los primeros momentos, en el siglo XVI, gran parte de los tráficos americanos se aseguraron en Burgos y no en Sevilla.

#### BURGOS, GRAN BOLSA DE CONTRATACIÓN DE SEGUROS EN EL SIGLO XVI

Como es conocido, Burgos fue la plaza mercantil que lideró el comercio exterior de los territorios de la corona de Castilla con el resto de países europeos durante la Baja Edad Media y el siglo XVI. Fruto de todo ello será que, durante dicha etapa y también desde siglos anteriores, los mercaderes burgaleses hayan dirigido los tráficos que se establecieron entre Castilla y los territorios europeos de la fachada atlántica: Francia, Bretaña, Inglaterra, Flandes y Alemania. Apoyados por las flotas vascas, santanderinas, asturianas, andaluzas o gallegas fueron entretejiendo una tupida red de conexiones en las principales plazas comerciales de aquellas tierras. En Brujas, Londres, Amberes, Nantes, Ruán, La Rochela, Burdeos, Lisboa, Florencia, etc., crearon colonias de mercaderes cuyos miembros se encargaban de establecer todo tipo de negocios y de repre-

---

<sup>8</sup> PALENZUELA, *Los mercaderes burgaleses*. OTTE, *Sevilla y sus mercaderes*. p. 194. OTTE, *Sevilla, siglo XVI*, pp. 273-275.

sentar a las compañías que, asentadas en Castilla, comerciaban en aquellas tierras.<sup>9</sup>

Así pues, en Burgos había un espléndido caldo de cultivo para que el seguro marítimo triunfara. Había dinero suficiente para invertir en cubrir los riesgos de la práctica aseguradora. Existían numerosos mercaderes que querían que sus mercancías estuvieran a salvo de los peligros de la navegación. Había naturales de dicha ciudad repartidos por toda Europa, los cuales podían informar acerca de los riesgos de las rutas, de las características de los barcos y de las cargas, de los infortunios acaecidos en aquellas tierras, etc. Había, por otro lado, una institución, la Universidad de Mercaderes de Burgos, y más tarde el Consulado, que podía dar sentencias en caso de conflictos entre aseguradores y asegurados. Son, pues, claras las razones del éxito burgalés en los seguros marítimos. Pero a ello se sumó la legislación que promulgó la institución consular para dar garantías a los asegurados y controlar los abusos de los aseguradores. Fruto de ello son la creación de un modelo de póliza en 1509, regulada y normativizada en 1514; las Ordenanzas Generales de 1546; la nueva fórmula de póliza de 1546, y las Ordenanzas Generales del Consulado de 1572. Todo ello explica las razones de la conversión de dicha plaza en Bolsa Internacional de Seguros. En consecuencia, no sólo había dinero para invertir, sino también la total seguridad jurídica que ofrecía la legislación del Consulado. De ahí que a la ciudad burgalesa acudieran mercaderes y patronos de barcos de todas partes y nacionalidades del mundo.<sup>10</sup> Pero

---

<sup>9</sup> CASADO ALONSO, *El triunfo de Mercurio*.

<sup>10</sup> BASAS FERNÁNDEZ, *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*. BALLESTE-

había otro hecho: Burgos, al ser el centro más importante de la red comercial castellana, era uno de los principales puntos de intercambio de información económica de España. Ello permitía que las autoridades consulares conocieran bien y en poco tiempo, todas las incidencias que ocurrían en el comercio internacional del siglo XVI.<sup>11</sup> Otras plazas europeas y españolas, como Sevilla –muy focalizada en el comercio americano–, no contaban con tan amplia red de informantes extendida por todo el mundo.

A partir de la contabilidad del Consulado, podemos establecer que durante la segunda mitad del siglo XVI se firmaron anualmente en Burgos más de 2 000 pólizas, siendo sus contratantes de múltiples partes de Europa, América y la India. De ellas, se han conservado sólo 10 397 pólizas (entre seguros marítimos, reaseguros y de vida) registradas ante el escribano del Consulado entre los años 1565 y 1619, aunque la mayor parte abarcan de 1565 a 1586.<sup>12</sup> Este elevado número constituye una mínima parte de las que se firmaron entonces, pero es muy superior al existente para otras plazas europeas del momento, donde no disponemos de cifras semejantes más que para el siglo XVIII. Tan enorme documentación, unida a otra de diversa índole, permite conocer a la perfección cómo era el sistema de contratación que emplearon los aseguradores burgaleses. Este se efectuaba mediante dos tipos de intermediarios. En primer lugar, toda una serie de corredores y comisionistas que se locali-

---

ROS CABALLERO, “El seguro marítimo en Burgos”. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano*. CASADO ALONSO, “El mercado internacional de seguros”.

<sup>11</sup> CASADO ALONSO, “Los flujos de información”, pp. 48-51.

<sup>12</sup> ADPB, *Consulado*, libros 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 y 101.

zaban en los diferentes puertos y centros económicos del momento. Éstos eran los que se ponían en contacto con los mercaderes y dueños de barcos. A su vez, mediante poderes notariales, pasaban dicha información a un selecto número de corredores de seguros (en torno a unos 30) residentes en Burgos, que se encargaban de buscar en la ciudad, en Madrid o en las ferias de Medina del Campo a las personas que quisieran cubrir las sumas de dinero contratadas en las pólizas.

Tal sistema permitía que residentes en todos los lugares de Europa, América e, incluso, de la India contrataran seguros en Burgos. Su extensión geográfica nos revela que nos encontramos con asegurados procedentes de 242 localidades diferentes. Este elevado número y, sobre todo, su dispersión espacial no pudieron haberse producido si los flujos de información que manejaban los corredores y las autoridades consulares no fueran buenos y regulares. Hemos de tener en cuenta que he podido individualizar 4 817 distintas expediciones de barcos que fueron aseguradas en Burgos entre los años 1565 y 1619, aunque la mayor parte se contrataron en los primeros 18 años. Las rutas sobre las que actuaron los seguros marítimos burgaleses son numerosas. Van desde el intenso comercio de cabotaje de las costas cantábricas a Sevilla, haciendo escala en Portugal, hasta la navegación hacia y desde la América española y Brasil. Pero también están presentes las rutas atlánticas hacia los antiguos Países Bajos, Inglaterra, Francia y Alemania e, incluso, el Báltico. Mención aparte merecen los seguros para la pesca en Terranova. De igual manera, aparece el intenso tráfico habido entre las costas españolas e italianas y, en menor medida, el comercio de África con la península Ibérica y

América, más las rutas de la India. En todas estas expediciones aparecen maestros y barcos de todo tipo, tanto nacionales como extranjeros: un fuerte peso de las marinas vasca, cántabra, bretona, flamenca, holandesa y ragusina, junto con la presencia de naves hanseáticas, portuguesas, andaluzas, gallegas, inglesas, catalanas, genovesas y bordelesas.

#### LOS SEGUROS MARÍTIMOS DE LAS RUTAS AMERICANAS EN LA ÉPOCA DE FELIPE II

Como se ha señalado anteriormente, el radio de influencia de los seguros marítimos contratados en Burgos era muy amplio, desde los puertos europeos atlánticos hasta la India, pasando por el Mediterráneo, el Báltico, las costas africanas y América. Según los datos de las pólizas conservadas en el archivo del Consulado, que corresponden cronológicamente en su mayor parte (1565-1598) al reinado de Felipe II, el mercado americano fue el segundo en número de contrataciones. Así, del total de 10 396 pólizas conservadas, 2 347 corresponden a seguros de barcos y cargamentos en las rutas americanas, lo que representa 22.5%. De igual forma, del total de las primas aseguradas, por valor de 11 448 284.10 ducados, 2 342 341 corresponden a las primas americanas (20.4%). Tales cifras indican que, después de los seguros contratados para la navegación entre las costas peninsulares y los puertos europeos noroccidentales, las rutas americanas fueron el segundo mercado de los aseguradores burgaleses. Cargamentos, barcos y hombres que atravesaron el Atlántico en esa época, independientemente de su lugar de partida y de llegada, recurrieron a los servicios que el Consulado y la Bolsa de Seguros de Burgos prestaban.

Las razones de tal éxito ya han sido apuntadas anteriormente: existencia de capitales prestos a cubrir los riesgos, una buena regulación jurídica y, sobre todo, el control de los flujos de información por parte de la colonia mercantil burgalesa. A través de ella, no sólo llegaban los datos para contratar las pólizas de seguros marítimos (nombre del asegurado, lazos familiares, residencia, nombre del barco, nombre de su maestre, su localidad, mercancía, sus consignatarios, la ruta a realizar –puertos de partida y de llegada, más escalas intermedias– y los ducados asegurados), sino, lo que es más importante, las noticias para poder establecer el precio de los seguros, de acuerdo al tipo de mercancías, a la duración de los viajes y a la seguridad de las rutas. Sin dichas noticias, de tipo y procedencia diversa, no se podrían haber contratado tal cantidad y variedad de pólizas de seguros marítimos.

A partir de dicha información, el Consulado de Burgos establecía periódicamente unas tablas para aplicar a las diferentes rutas y, cuando surgía un viaje novedoso, se informaba para saber cuál debía ser el precio más adecuado para dicha póliza. Igualmente, cuando había una incidencia (nafragio, ataque pirático, deterioro de la carga, abandono del envío, etc.), los cónsules procuraban informarse de que tales hechos fueran ciertos y fuera, pues, procedente el posterior desembolso de las cantidades de dinero aseguradas. En suma, era necesario tener múltiples informantes en todas las partes del mundo, bien institucionales, como sus cónsules de Brujas, Ruán, Nantes y Florencia, o simples miembros de la red comercial española. Que todos ellos colaboraban en dicha tarea lo comprobamos si yuxtaponemos el mapa de las colonias mercantiles castellanas con el del radio de acción de los seguros burgaleses, cuyos

espacios son muy coincidentes. Correspondía, pues, con la lógica económica del funcionamiento de una poderosa red mercantil creada desde finales del siglo XIV.

De esa manera, cuando se inició el comercio de Castilla y Portugal con América, sus protagonistas recurrieron a lo que ya conocían, contratar sus pólizas de seguro en Burgos y no en la ciudad hispalense. Era lo más fácil, práctico y eficaz. Eso explicaría la duda que planteó A. M. Bernal, quien señala que, a pesar de que el Consulado de Sevilla tenía desde 1543 competencias para regular los seguros, apenas se han localizado en los archivos sevillanos registros documentales referentes a seguros marítimos de la Carrera de Indias del periodo que va desde 1493 a 1614.<sup>13</sup> Esa misma razón es la que explica que tampoco los seguros sobre las rutas americanas se dieran en gran medida en otras plazas, como las de los Países Bajos. En la documentación de Brujas y Amberes tampoco aparecen dichos documentos. Un ejemplo de ello es el caso del gran asegurador de Amberes Juan Henríquez, de quien se han conservado dos libros de contabilidad, correspondientes a los años 1562 y 1563 y en los que se muestra que en ese tiempo negoció cerca de 2000 pólizas.<sup>14</sup> De ellas, sólo 9 se refieren a seguros para rutas americanas (7 de Santo Domingo a Sevilla, 1 de Sevilla a Santo Domingo y 1 de Sevilla a Nueva España).<sup>15</sup> Por el

---

<sup>13</sup> BERNAL, "Sobre los seguros marítimos", pp. 518-523.

<sup>14</sup> SA, *Insolvente Boedelskamer*, libros 1480 y 1481.

<sup>15</sup> Los asegurados fueron Pedro Martínez y Jerónimo de Espinosa para las pólizas de Santo Domingo a Sevilla, Pedro Ramírez para la de Sevilla a Santo Domingo y Álvaro de Abrio para la de Sevilla a Nueva España. SA, *Insolvente Boedelskamer*, libro 1480, ff. 100, 102, 140, 142 y 143; y libro 1481, f. 347).

contrario, son muy abundantes las que se contrataron sobre los cargamentos de azúcar procedentes de las islas atlánticas (Santo Tomé, Madeira, Azores y Canarias) con destino a Europa. Sin embargo, aunque no contamos con datos documentales, la primacía burgalesa en la negociación de los seguros se perdió en las dos últimas décadas del siglo XVI. A partir de entonces, otras plazas, como Madrid, Sevilla, Bilbao, Ámsterdam o Lisboa, y otros agentes y financieros ocuparon el lugar que hasta entonces habían tenido Burgos y los burgaleses.

Las pólizas marítimas conservadas en el Archivo del Consulado de Burgos que se refieren a las diferentes rutas americanas están señaladas en el cuadro 1.

Como se puede apreciar, tres fueron las rutas que cubrieron los seguros marítimos burgaleses: Terranova, Brasil y la Carrera de Indias. La primera de ellas es la que abarca la aseguración de los barcos, pertrechos y pesca de las naves cantábricas (vascoespañolas, vascofrancesas y santanderinas) y portuguesas, que se dirigían a las costas canadienses de Terranova para la pesca de la ballena y del bacalao en sus viajes de ida y de vuelta.<sup>16</sup> El segundo ámbito es el de los seguros con origen y destino en los puertos de Río de Janeiro, San Salvador de Bahía, Pernambuco, Itamaricá, Olinda, Puerto Seguro y Espíritu Santo en las costas de Brasil. Los asegurados fueron, fundamentalmente, comerciantes portugueses que enviaban hacia allá tejidos, alimentos y manufacturas europeas a cambio de azúcar y algodón brasileños, seguidos de las melazas y los tintes americanos. A estas

---

<sup>16</sup> CASADO ALONSO, "La pêche à Terre-Neuve". SERNA VALLEJO, *Los viajes pesquero-comerciales*, pp. 254-257.

Cuadro 1  
LOS SEGUROS MARÍTIMOS BURGALÉSES  
EN LAS RUTAS DE AMÉRICA (1568-1598)

<i>La Carrera de Indias</i>	<i>Pólizas</i>	<i>Ducados</i>
América española-Castilla	254	397 951
Sevilla – América española	736	980 077
Canarias – América española	71	80 875
África – América española	60	227 125
	1 121	1 686 028

<i>Brasil</i>	<i>Pólizas</i>	<i>Ducados</i>
Brasil – Portugal/Galicia	533	342 885
Brasil – Sevilla	1	450
Portugal – Brasil	231	87 190
Sevilla – Brasil	1	900
Islas atlánticas - Brasil	45	10 705
	811	442 130

<i>Terranova</i>	<i>Pólizas</i>	<i>Ducados</i>
Terranova	415	213 973
	415	213 973

Total	2 347	2 342 131
-------	-------	-----------

mercancías se sumaron los cargamentos de esclavos procedentes de Cabo Verde y Santo Tomé. La mayor parte de sus protagonistas fueron los mercaderes de Oporto y Viana do Castelo, siendo mucho menor la presencia de los de Lisboa.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> CASADO ALONSO, “Los seguros marítimos de Burgos”.

El tercer ámbito de aseguración que reflejan las pólizas marítimas burgalesas es el de la Carrera de Indias. Varias son las rutas donde se aseguran barcos y mercancías: la de Cartagena de Indias y El Nombre de Dios; la de las islas del Caribe (Cuba, Puerto Rico, Jamaica y Santo Domingo), y la de Nueva España. Sin embargo, también, aparecen algunas expediciones hacia Honduras y la Florida. El punto de partida y de llegada de los barcos fue Sevilla, aunque en muchas pólizas se indica la posibilidad de hacer escala a la ida en Canarias y Madeira para cargar alimentos. Al igual que con los seguros de Brasil, también se han conservado numerosos seguros de cargamentos de esclavos desde Cabo Verde y las costas de Guinea hacia la América española.<sup>18</sup> Las mercancías, aparte de las naves, que se aseguraron en los viajes de ida fueron fundamentalmente productos manufacturados (tejidos, ropa, herramientas, productos férricos) y alimentos. A la vuelta, los barcos venían cargados de tintes, cueros, perlas, azúcar, caña fístola y, sobre todo, oro, plata y dinero acuñado. En suma, estas pólizas de seguros burgaleses sobre la Carrera de Indias reflejan el mismo panorama que el que aparece en los registros del Archivo de Indias. Incluso, muchos de los barcos y cargamentos de las diferentes flotas son los mismos que se aseguraron en Burgos.

#### LOS SEGUROS MARÍTIMOS DE LAS RUTAS DE NUEVA ESPAÑA

De las 10397 pólizas conservadas en el Archivo del Consulado de Burgos 439 son contratos de seguros marítimos

---

<sup>18</sup> En algunas pólizas de cargamentos de esclavos deben de correr con el pago del seguro en caso de sublevación de los esclavos.

referentes a las rutas establecidas entre Castilla y África con los puertos de Nueva España y viceversa. Éstas, a su vez, representan 39% del total de los de la Carrera de Indias. Cronológicamente abarcan el periodo que va desde 1565 a 1598, pero su mayor parte (394) son de los años 1565-1572. Del total, 432 corresponden a seguros marítimos y 7 a reaseguros, cifras que revelan la importancia de la documentación burgalesa para el estudio de la historia de Nueva España, en unos momentos en que se estaba estableciendo el sistema de navegación con una flota anual<sup>19</sup> y se estaba conformando la estructura económica de México de la edad moderna.<sup>20</sup> Valor que es aún evidente si tenemos en cuenta que las primas aseguradas fueron por la suma de 806 961.82 ducados, que representan 47.8% de las de la Carrera de Indias.

Su panorama figura en el cuadro 2. En él aparecen reflejadas anualmente las pólizas documentadas en los registros burgaleses, las sumas de ducados de las primas de los seguros y los premios medios de cada uno de los contratos. Como podemos ver, las pólizas cubrían cuatro tipos de rutas: las que aseguraban barcos y cargamentos desde Sevilla y los antepuertos de Cádiz y Sanlúcar con destino a Nueva España; los de Canarias con dichas tierras, aunque propiamente son una vertiente del anterior, ya que todas las expediciones hacían escala en las islas Canarias para abastecerse de agua y cargar vino; las de las islas de Cabo Verde, y la ruta de vuelta de Nueva España a Castilla. De estas

---

<sup>19</sup> HARING, *Comercio y navegación*, pp. 251-259. MARTÍNEZ LÓPEZ-CANO, "Los mercaderes de la Ciudad de México", p. 110.

<sup>20</sup> HASSIG, *Comercio, tributo y transportes*. ROJAS, *México Tenochtitlan*.

## Cuadro 2

### EL MERCADO DE SEGUROS DE NUEVA ESPAÑA

Año	ESPAÑA-NUEVA ESPAÑA		CABO VERDE-NUEVA ESPAÑA		CANARIAS-NUEVA ESPAÑA		NUEVA ESPAÑA - SEVILLA		TOTAL		
	Pólizas	Premio %	Pólizas	Premio %	Pólizas	Premio %	Pólizas	Premio %	Ducados	Premio %	
1565	35	82 318	3	21 975	7	11 500	4	35 000	49	150 792.50	7.39
1566	48	151 340	1	6 000	3	12 600	5	8 100	57	178 040.00	8.65
1567	21	18 147							21	18 147.00	10.25
1568	14	13 200			4	2 975	5	7 025	23	23 200.00	9.04
1569	22	35 315	2	2 800	1	250	13	23 200	38	61 565.00	8.99
1570	37	43 250			8	6 900	12	16 200	57	66 350.00	8.96
1571	52	94 685	3	11 350	26	29 550	14	23 225	95	158 810.00	8.64
1572	26	18 759	8	21 300	8	13 000	12	19 350	54	72 408.99	8.59
1581	1	10 800							1	10 800.00	9.00
1582	21	20 360					1	8 000	22	28 360.00	8.61
1583	1	900							1	900.00	9.00
1584	2	2 350					1	8 000	3	10 350.00	9.50
1585							1	2 500	1	2 500.00	9.00
1586	3	3 763					2	5 500	5	9 263.33	9.80
1587							1	2 000	1	2 000.00	10.00
1588	1	200							1	200.00	10.00
1589							1	2 250	1	2 250.00	9.00
1590	1	2 000							1	2 000.00	10.00
1591	1	2 300							1	2 300.00	9.00
1594	1	1 100					1	1 300	2	2 400.00	10.00
1596	1	200							1	200.00	11.00
1597	3	2 550							3	2 550.00	10.00
1598	291	503 536.82	17	63 425.00	57	76 775.00	74	163 225.00	439	806 961.82	7.93

cuatro rutas la que aparece más documentada –en número de pólizas y ducados– es la de los viajes de ida de Europa a América, hecho que no debemos atribuir a un posible desequilibrio en la balanza comercial, sino a que una parte de los cargamentos de vuelta de Nueva España a Sevilla aparecen consignados en los seguros de los retornos de las flotas que partían de las islas del Caribe. Eso me induce a pensar que en los trayectos cortos, de México a las islas del Caribe o a los puertos de Centroamérica y América del Sur, donde sabemos que en esas fechas hubo cierto tráfico comercial,<sup>21</sup> los barcos no se aseguraron o, al menos, lo hicieron en otras partes.<sup>22</sup> Igualmente, sólo he encontrado una única póliza que aseguró un envío de Santo Domingo a Veracruz, carencia que no es extraña ya que, tanto en los viajes de ida como de vuelta, se establece que los barcos podían hacer escala en las islas del Caribe, corriéndose en ambos casos con el riesgo. En todos los seguros los puertos mexicanos registrados fueron los de Veracruz y San Juan de Ulúa.<sup>23</sup>

A partir de las 439 pólizas de seguros marítimos conservadas he conseguido diferenciar 239 expediciones distintas<sup>24</sup> (146 de España a México, 1 de Santo Domingo a

---

<sup>21</sup> ARCILA FARIÁS, *Comercio entre México*. BORAH, *Early Colonial Trade*. PÉREZ HERRERO, “La estructura comercial del Caribe”.

<sup>22</sup> Igualmente, en los registros documentales burgaleses no existe ninguna póliza sobre seguros en el Pacífico.

<sup>23</sup> CHAUNU, “Veracruz en la segunda mitad del siglo xvi”.

<sup>24</sup> Esta individualización la he obtenido, en tanto que lo permite la documentación, diferenciando las expediciones de acuerdo a su fecha, nombre del barco y su maestro. Más dificultad presenta la identificación de las expediciones procedentes de América a Sevilla donde las pólizas señalan que el cargamento va en un determinado número de naves, en el navío de

Nueva España, 37 de Canarias a Nueva España, 48 de México a Castilla y 7 de África a Nueva España).<sup>25</sup> Su relación temporal, junto con los barcos citados en las pólizas burgalesas de seguros marítimos, aparece en el apéndice. En los casos en que he podido saber su procedencia, las embarcaciones son de los siguientes puertos: Sevilla, Cádiz, Rentería, Pasajes, Zumaya, Motrico, Bilbao, Ayamonte, Avilés, San Sebastián y Portugalete. Sin embargo, más de 75% de los maestros y de las naves fueron sevillanos. No hay ninguna póliza donde se diga expresamente que el maestro y el armador fueran residentes de Nueva España. Asimismo, en bastantes contratos se cita genéricamente que el cargamento va en los barcos de la flota, sin aludir a los nombres de las naves y de los maestros. En algunos casos sabemos el tipo de barcos. Principalmente fueron naos, aunque también hubo galeones, navíos, alguna carabela y alguna ulca e, incluso, unos filibotes. La mayor parte de las pólizas están hechas sobre los cargamentos de los mismos barcos que aparecen en los registros de las Armadas de la Casa de la Contratación y recogidos por los Chaunu,<sup>26</sup> aunque aparecen algunos barcos distintos. Señal de que iban con nombres de barco y de maestro diferentes o bien que partieron al margen de las flotas. He constatado que esto se dio en

---

aviso o, genéricamente, en la primera flota que partirá. El cálculo de estas últimas expediciones se ha obtenido, pues, sumando el número de naves citadas, independientemente de que se sepa su identidad.

<sup>25</sup> La nao *Santiago*, maestro Alonso Martín, que debía de partir en 1565 de Sevilla a Nueva España ardió en el puerto sevillano. En 1571 la nao *Concepción*, maestro Pero Bernal, no partió a Veracruz, ya que fue embargada por el rey. La carabela de Alonso de Pachada, que venía en 1572 en la flota con cochinilla, no llegó.

<sup>26</sup> CHAUNU, *Seville et l'Atlantique*, t. III, pp. 68-183.

especial, aunque no de manera única, en las pólizas donde se dice que el barco hará escala en Canarias o en Cabo Verde, siendo, pues, ésta la forma de evadir el control de las autoridades sevillanas. Por ello, creo que el comercio entre Castilla y Nueva España fue mayor que el que reflejan las cifras de las Armadas.

En cuanto al precio del seguro, lo que en la terminología jurídica se denomina el premio, vemos que la media fue de 9.19% en los viajes de ida de Castilla a Nueva España y de 9.28 en los de vuelta. Desde Canarias fue de 6.82% y desde Cabo Verde de 6.41%. Los viajes de ida y vuelta desde México a España se tasaron en 20%. A pesar de que contamos con datos de un pequeño plazo de años, sí que observamos una ligera subida en el coste de los seguros, que, quizá, sea atribuible a los mayores peligros como consecuencia de la piratería. Estos premios, en general, son más elevados que los del resto de los asignados por el Consulado de Burgos para los itinerarios de la Carrera de Indias. Por ejemplo, de Sevilla a Cartagena de Indias y El Nombre de Dios la media oscilaba alrededor de 7.5%, de Sevilla a Santo Domingo 6.3% y a Honduras 8.4%. De la misma manera, al igual que ocurre en todos los seguros de la época, el premio sobre el casco, la artillería y la munición de los barcos era 1% más caro que el que se fijaba sobre las mercancías.<sup>27</sup> En gene-

---

<sup>27</sup> El premio fue generalmente de 10%. Si el viaje es de ida y vuelta, 20%. En las pólizas burgalesas aparecen registrados los seguros sobre los cascos, artillería y munición de los siguientes barcos. En la ruta Sevilla–Nueva España: la ulca *San Luis*, maestre Pedro Hernández; *La Trinidad*, maestre Francisco Fernández de Triana; *San Felipe*, maestre Vicencio Rato; *Santa Ana*, maestre Francisco Maldonado; *Santa María de Ondiz*, maestre Juan de Armejo; *Nuestra Señora de La Esperanza*, maestre Sancho de Landaeta;

ral, los precios más altos de los seguros de Nueva España son bastante acordes con los criterios del momento: duración y peligros de los viajes. No obstante, la Carrera de Indias no era tan costosa, como a primera vista puede parecer y tradicionalmente se ha dicho, para los que querían asegurar. A pesar de las largas travesías y la piratería del Caribe, los premios no eran en estos años más elevados que los de otras rutas europeas: Costa cantábrica-Países Bajos en torno a 8.5%; Santander-Ruán 7.6%; Alicante-Livorno-Florenia 6.1%; Lisboa-Amberes 9.5%; Sevilla-Ruán 9.9 %; la India-Lisboa 10.3 %, etcétera.

Gran parte de las pólizas señala de manera genérica el cargamento asegurado: “mercaderías”, “mercaderías en el registro del rey”, “dinero cargado en la flota”, etc. Sin embargo, en algunos casos se concreta más. Según

---

*Nuestra Señora de La Esperanza*, maestre Ochoa Sebastián; *Santa María* (almiranta de la flota), maestre Jacome Deben; *San Luis*, maestre Francisco de Cáceres; *Santa María*, maestre Martín de Urtiarte; *Nuestra Señora de Guía*, maestre Pedro López; *Nuestra Señora de Begoña*, maestre Juan griego y capitán Francisco Rébolo; *María*, maestre Gaspar de Cerralta; *Santa Ana*, maestre Pedro de Paredes; *La Magdalena*, maestre Cristóbal Sánchez; *Nuestra Señora de Guadalupe*, maestre Ortuño de Bilbao la Vieja; *La Trinidad*, maestre Martín de Urtiarte; *San Pedro*, maestre Gregorio de Oviedo; *Santa María de Begoña*, maestre Melchor de Aguirre; *La Concepción*, maestre Francisco de Rébolo; *San Miguel*, maestre Juan Bautista Suárez; *Nuestra Señora de La Concepción*, maestre Andrés de Arrizabalaga; *San Bartolomé*, maestre Pedro Martín; y el galeón *San Antonio*, maestre Francisco Márquez y capitán Melchor de La Hoz;. En la ruta Canarias–Nueva España: *El Espíritu Santo*, maestre Gaspar Díez; *San Juan*, maestre Juan López; el *Nazaret de Buena Ventura*, maestre Juan de Palacios y dueño Tomás Pérez; *San Salvador*, maestre Juan Núñez; y *Nuestra Señora de La Candelaria*, maestre Juan Andrés. En la ruta Nueva España–Castilla: *San Luis*, maestre Juan de Pamplona; *María* (almiranta de la flota) maestre Jacome Deben; y *Santiago*, maestre Gaspar de Cerralta.

estos datos, de España llegaban a las costas mexicanas tejidos (roanes, brines, melinjes, cariseas, lienzos de diversos tipos, sedas en bruto, holandas y paños), ropa (jubones, tocas, camisas, manteles y vestidos), alimentos (vino, aceite, especiería y frutos secos), productos férricos (armas, hierros, herrajes, clavos, arcos de hierro, armas, machetes y rejas de arar), cera y libros. De Canarias vinos. De Cabo Verde esclavos. Como fletes de retorno llegaban cueros, cochinilla y, sobre todo, metales preciosos: oro, plata y dinero acuñado.<sup>28</sup> En algunos casos se dice expresamente que dichos metales estaban registrados a nombre de determinados particulares: Diego de San Román para Vicente Portinaris, Nuño García de Paredes, Melchor Valdés, Alonso Ballesteros, Juan Alonso de Herrera, Hernando de Larena, Diego Agundez, Martín Erguigure, Juan Rodríguez de Villegas, Andrés de Oñate, Gonzalo de Alegría, García y Francisco del Peso, Francisco de Vega, Juan Chavarri, Miguel de Oñate, Diego de Escamendi, Francisco de Zumaya, Francisco de Andonegui, Hernando de Rebolledo, Miguel y Lorenzo de Lerma, Domingo de Iturralde, y Juan y Bernardino de Espinosa. Muchos de ellos eran comerciantes asentados en Castilla y Nueva España, que retornaban las ganancias obtenidas en anteriores operaciones mercantiles con el envío de metales preciosos.<sup>29</sup> Por el contrario, no he encontrado ninguna póliza de envíos de metales precio-

---

<sup>28</sup> El panorama es idéntico al descrito por CHAUNU, *Seville et l'Atlantique*, t. VII, pp. 142-143, t. VI, parte 2, pp. 979-1055 y t. VIII, pp. 708-709.

<sup>29</sup> En algunos casos esto se expresa literalmente en la póliza. Así, en 1565 la compañía de Alonso Barahona remitió a cambio de 350 esclavos oro y plata por valor de 30 000 ducados en 8 naos, siendo el asegurado el mercader sevillano Rodrigo de Brizuela.

sos por parte del monarca o de dirigentes de las instituciones mexicanas. Muy probablemente no fueran aseguradas.

LOS CONTRATANTES DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS:  
LA IMPORTANCIA DE LAS REDES COMERCIALES

El tráfico de metales preciosos nos introduce en la cuestión acerca de quiénes eran los contratantes de las pólizas burgalesas de seguros marítimos en las rutas de Nueva España. Como he anticipado, la mayor parte de los asegurados fueron mercaderes y hombres de negocios y, en unos pocos casos, oficiales del rey. Tal condición profesional no se expresaba documentalmente de manera explícita, pero por otras informaciones sabemos tal posición social. En el cuadro 3 he reflejado las localidades de estos asegurados, distinguiéndolas según los distintos tipos de rutas marítimas.

Como podemos apreciar, la mayor parte residían en Sevilla, seguidos de los de Burgos y los de diferentes localidades vascas. Por el contrario, los de Veracruz y México son muy pocos. Este panorama, pues, incide en lo ya conocido, el predominio del monopolio sevillano en la Carrera de Indias, siendo los burgaleses los segundos más activos y los terceros los vascos. La lista de estos asegurados es muy extensa, supera más de 200 personajes y compañías, lo que confirma el alto número de participantes en el comercio indiano durante la época de Felipe II.<sup>30</sup> Entre los que más contrataron –por encima de 5 000 ducados– figuran los siguientes. De Sevilla fueron Rodrigo de Brizuela, la compañía formada por Pedro de Morga, Juan de Arregui

<sup>30</sup> LORENZO SANZ, *Comercio de España*, vol. 1. pp. 211-423.

### Cuadro 3

#### RESIDENCIA DE LOS CONTRATANTES DE SEGUROS EN LAS RUTAS DE NUEVA ESPAÑA

	ESPAÑA-NUEVA ESPAÑA		CABO VERDE-NUEVA ESPAÑA		CANARIAS-NUEVA ESPAÑA		NUEVA ESPAÑA-SEVILLA		TOTAL	
	<i>Pólizas</i>	<i>Ducados</i>	<i>Pólizas</i>	<i>Ducados</i>	<i>Pólizas</i>	<i>Ducados</i>	<i>Pólizas</i>	<i>Ducados</i>	<i>Pólizas</i>	<i>Ducados</i>
Desconocido	11	12 125.00	3	9 050.00	3	3 800.00	4	3 100.00	21	28 075.00
Ayamonte	2	1 500.00							2	1 500.00
Azpeitia							1	300.00	1	300.00
Burgos	13	18 800.00	2	3 750.00			12	35 350.00	27	57 900.00
Cádiz	7	6 450.00							7	6 450.00
Eibar	5	4 450.00					6	6 500.00	11	10 950.00
Elorrio	1	1 000.00							1	1 000.00
Ermua	3	2 150.00							3	2 150.00
Fuenterrabía							1	1 200.00	1	1 200.00
Indias	1	600.00							1	600.00
La Florida							1	5 000.00	1	5 000.00
La Palma							2	500.00	2	500.00
Lisboa			1	1 550.00					1	1 550.00
Medina del Campo	1	640.00					3	1 950.00	4	2 590.00
México	3	2 940.00							3	2 940.00
México/Azcoitia	4	2 999.99							4	2 999.99
Motrico	1	1 100.00					1	1 625.00	2	2 725.00
Nueva España	1	400.00							1	400.00
Pasajes							3	2 700.00	3	2 700.00

	ESPAÑA-NUEVA ESPAÑA		CABO VERDE-NUEVA ESPAÑA		CANARIAS-NUEVA ESPAÑA		NUEVA ESPAÑA-SEVILLA		TOTAL	
	Pólizas	Ducados	Pólizas	Ducados	Pólizas	Ducados	Pólizas	Ducados	Pólizas	Ducados
Placencia	1	200.00							1	200.00
Portugalete							1	2 000.00	1	2 000.00
Reinosa / Veracruz							2	1 900.00	2	1 900.00
Rentería							4	6 000.00	4	6 000.00
Rentería Vitoria							1	3 000.00	1	3 000.00
Salamanca	1	600.00					1	1 000.00	2	1 600.00
San Sebastián	2	2 000.00							2	2 000.00
San Sebastián/Pasajes	1	1 000.00							1	1 000.00
Sanlúcar	3	1 200.00			1	1 800.00			4	3 000.00
Sevilla	224	432 731.83	11	49 075.00	49	68 525.00	29	88 900.00	313	639 231.83
Sevilla / Cádiz	3	5 150.00							3	5 150.00
Sevilla / Elgueta	1	1 100.00							1	1 100.00
Sevilla / México					1	450.00			1	450.00
Sevilla/México/					1	1 200.00			1	1 200.00
Tenerife										
Sevilla / Valencia	1	400.00							1	400.00
Tenerife					2	1 000.00			2	1 000.00
Toledo	1	4 000.00							1	4 000.00
Valladolid							1	400.00	1	400.00
Veracruz							1	1 800.00	1	1 800.00
	291	503 537	17	63 425	57	76 775	74	163 225	439	806 961.82

y Ximeno de Bertendona Vitoria, Gonzalo y Gaspar Jorge, el jurado Francisco Bernal, Juan de Morales, el jurado Melchor de Mújica, Juan García, Andrés de León, Sebastián de Vargas, Juan de Guevara, Melchor de Villanueva, Nicolás Monardes, Bento Baz y Paolo Spinola, Andrés Gutiérrez, Andrés de Iturbe, Melchor Pacheco, Hernán Vázquez, el corredor de lonja Juan de Martiarto, el jurado Melchor de Molina, Jerónimo de Espinosa y Hernando de Ribadeneira, Gonzalo de Villarrubia, Sancho de Quintanadueñas, Lucas Carbajal, Sebastián de Aguilar, Pero López Martínez y la compañía formada por los sevillanos y gaditanos Lope Fernández, Fernando Benítez Rendón, Juan Núñez y Diego de Aguinaga. De Burgos fueron García y Miguel de Salamanca, Francisco de Cuevas, García y Francisco del Peso Cañas y Luis Alonso de Maluenda. De Eibar Martín López de Isasi, asociado con Andrés de Arrizabalaga, residente en Sevilla. Por lo que se refiere a los territorios americanos, el adelantado Pedro Menéndez de Avilés, residente en la Florida, aseguró 5 000 ducados; Martín de Ayaldeburu o Aldeburu<sup>31</sup> de México cuatro pólizas por valor de 3 000 ducados; Hernando de Rebolledo de Veracruz dos pólizas de 1 900 ducados; Pedro López Muñoz de México una póliza de 1 500 ducados; el mercader mexicano Diego Caballero otra de 1 300 ducados; Juan López de Santotis, residente en las Indias, otra de 600 ducados; y Martín López del Billar otra de 140 ducados.

En suma, como era de esperar, estamos ante los componentes de la jerarquía de los mercaderes indianos. En Sevilla, personajes como los Bernal, Brizuela, León, Morales,

---

<sup>31</sup> Como consta en las pólizas, en México se hizo llamar Martín de Azcoitia.

Espinosa, Mújica, Caballero, Aguilar, Guevara, Villanueva, Molina, Villarrubia y otros más, son los mismos que aparecen en los registros de la Casa de Contratación cargando numerosos envíos para Nueva España.<sup>32</sup> Éstos, que vemos aquí contratando pólizas de seguros marítimos, traficaron con mercancías y barcos, así como prestaron dinero para financiar las expediciones. Incluso, algunos de ellos ocuparon cargos en las instituciones municipales y reales.<sup>33</sup>

Por otro lado, no es extraño que aparezcan en lugar destacado los burgaleses. Hace ya años, E. Otte señaló que éstos fueron muy activos en los inicios del comercio mexicano, citando los casos de Hernando de Castro, Alonso de Nebreda, Cristóbal de Haro, Pedro de Maluenda y Fernando de Santa Cruz.<sup>34</sup> A mediados del siglo XVI, según las pólizas, éstos habían sido reemplazados por la poderosa compañía de los Salamanca –cuyos factores en Nueva España fueron Alonso Caballero, Melchor de Valdés y García de Paredes–,<sup>35</sup> Francisco de Cuevas, Luis Alonso de Maluenda, Cristóbal y Antonio de Ayala, Gaspar de Sandoval, Antonio de Mazuelo, los Quintanadueñas, los Lerma, la compañía de Melchor y Gaspar de Astudillo, la compañía de los Del Peso, Juan Bautista de la Moneda, Cristóbal Cerezo, etc. En general, en el comercio entre Nueva España y Castilla una parte importante de la oligarquía mercantil

---

<sup>32</sup> LORENZO SANZ, *Comercio de España*, vol. 1, pp. 309-423.

<sup>33</sup> BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, pp. 160-165 y 170. OTTE, *Sevilla, siglo XVI*, pp. 267-275.

<sup>34</sup> OTTE, “Mercaderes burgaleses”.

<sup>35</sup> CASADO ALONSO, *El triunfo de Mercurio*. OTTE, *Sevilla, siglo XVI*, pp. 273 y 316-317.

burgalesa del siglo xvi estuvo presente.<sup>36</sup> Pero, junto a todos ellos, aparecen también los miembros de la numerosa colonia vasca asentada en la ciudad del Guadalquivir. Personajes como Pedro de Morga, Juan de Arregui y Ximeno de Bertendona Vitoria, Andrés de Arrizabalaga, Andrés de Iturbe, Francisco Ibáñez de Garagarza, Pedro Martínez de Bustinza, Miguel de Esquioz, Martín de Açorda, Andrés de Avendaño, Pero Pérez de Urquizu, Juan de Lobiano y otros muchos más. Eso es lógico, ya que, como ha sido señalado por diversos autores, la colonia vasca fue una de las más importantes en Sevilla durante los siglos xv, xvi y xvii.<sup>37</sup>

De igual manera, aparecen asegurando cargamentos algunas de las grandes compañías extranjeras asentadas en Sevilla. Es el caso de la compañía portuguesa de Gonzalo y Gaspar Jorge, muy presentes en el comercio internacional a gran escala, que aquí los vemos asegurando cargamentos de manufacturas, vinos canarios y esclavos de Cabo Verde. Parecido es el de Bento Vaz, miembro de una poderosa familia de mercaderes de Oporto, una de las compañías más importantes en el comercio brasileño. En los tráficó con Nueva España aparece asociado con los Spinola y los Pinelo para negociar con esclavos y diversas mercaderías, asegurando, incluso, el casco de la nave de su propiedad, llamada *San Pedro*, que en 1571 partió para Veracruz.

Los seguros burgaleses muestran, también, que estos mercaderes eran, en ocasiones, los dueños de algunos de los barcos que hicieron la navegación de Nueva España.

---

<sup>36</sup> CASADO ALONSO, *El triunfo de Mercurio*. OTTE, *Sevilla, siglo xvi*, pp. 273 y 316-317.

<sup>37</sup> GARCÍA FUENTES, *Sevilla, los vascos y América*. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *Comerciantes vascos en Sevilla*.

Algunos son andaluces, como Andrés de León, Antonio de Mazuelo, Antón y Cristóbal Sánchez de Armas, Francisco de la Presa, Juan de La Hoz, Francisco Rebolo, Gaspar Díaz, Juan de Guevara, Luis Pérez de Cea o Hernán Vázquez. Tenemos también, en 1565, a Gaspar Díaz París de Viana do Castelo, el cual tres años más tarde estaba haciendo la travesía de Brasil a Portugal. Sin embargo, los que más aparecen como propietarios de naves son vascos, asentados indistintamente en su tierra o en Sevilla, lo que hace que muchas veces se les incluya en la flota andaluza: Andrés de Arrizabalaga, Andrés de Larrea, Baltasar de Gamboa, Juan de Navejas, Juan de Ocón, Juan de Pamplona, Juan de Ugarte, Juan Martínez de Amilibia, Miguel de Solórzano y Sancho de Alquiza. Estos armadores eran de Motrico, Fuenterrabía, Pasajes, Rentería, San Sebastián, Bilbao y Portugalete. Según hemos comprobado en el cotejo del resto de pólizas burgalesas, eran simultáneos los negocios en el Atlántico con operaciones en otras rutas. El sistema era sencillo. En una primera fase traficaban con hierro, herramientas, productos férricos, tejidos y madera desde las costas cantábricas hacia Sevilla. Allí vendían parte de la carga, con la que financiaban la travesía oceánica, se dirigían a América y vuelta a empezar. En ocasiones, algunos de ellos operaban en el comercio con Francia y los Países Bajos o iban a la pesca en Terranova.

A juzgar por las pólizas burgalesas, no se puede decir que los barcos empleados en la Carrera de Indias fueran los más viejos y en estado de abandono.<sup>38</sup> Las primas de los seguros sobre los cascos, artillería y munición de barcos

---

<sup>38</sup> LORENZO SANZ, *Comercio de España*, vol. II, pp. 283-295.

que hicieron la travesía americana fueron más elevadas que las de otros itinerarios. Esto, quizá sea debido a que se exigían embarcaciones grandes y, por tanto, más costosas, pero el valor de las primas no indica para nada que estuvieran decrepitas. Por otro lado, la navegación marítima de la época se caracterizaba por la complementariedad de las naves. Se utilizaban en múltiples rutas y situaciones, dependiendo de la demanda y de los hipotéticos beneficios. Un mismo barco y maestro aparecen traficando con lana camino de Amberes, llevando más tarde hierro a Portugal a cambio de sal, yendo a pescar a Terranova, haciendo el viaje a las Indias, etc.<sup>39</sup> Es, pues, muy difícil seguir afirmando que América fuera el final de la vida de las embarcaciones.

Esta complementariedad de negocios me lleva a preguntarme acerca de cómo se efectuaban los de Nueva España. Las pólizas de seguros marítimos de Burgos informan poco acerca de este tema, ya que muy ocasionalmente citan quiénes son los destinatarios de la mercancía. Los casos en que esto ocurre aparecen en el cuadro 4. En él he reflejado en una columna los mercaderes receptores de los cargamentos y los agentes que hicieron tales operaciones, los cuales residían en Nueva España (casi todos en la ciudad de México). En otra columna están los dueños de dichas mercancías y, como tal, los que contrataron los seguros correspondientes. Contraposición que permite ver las relaciones interpersonales de tipo mercantil que se establecieron entre ambos lados del Atlántico.

---

<sup>39</sup> CASADO ALONSO, "La pêche à Terre-Neuve".

Cuadro 4  
LAS REDES MERCANTILES REFLEJADAS  
EN LOS SEGUROS MARÍTIMOS

<i>Residentes en Nueva España consignatarios de cargamentos asegurados</i>	<i>Residentes en Castilla contratantes de los seguros</i>
Alonso Ballesteros	Miguel y Lorenzo de Lerma
Alonso Barahona	Rodrigo de Brizuela
Alonso de Estrada	Francisco Bernal, jurado de Sevilla
Andrés de Loya	Gonzalo y Gaspar Jorge
Andrés del Castillo	Andrés de León
Antonio del Castillo	Andrés de León
Antonio Delgadillo	Andrés de León
Bernardino Álvarez	Esteban López, Bernardino Blázquez de Tapia y Pedro Barquez de Peralta
Cristóbal Ruiz de Cuevas	Francisco y García del Peso
Diego de Mayorga*	Andrés de León
Diego de San Román	Los Portinaris
Diego de San Román	Juan y Bernardino de Espinosa
Domingo de Iturralde	Francisco Mariaca
Francisco de Andonegui	Martín de Orbea
Francisco de las Casas*	Sebastián de Vargas
Francisco Franco	Juan de Quintanadueñas
Francisco Pérez del Castillo	Domingo de Corcuera
Gonzalo de Alegría	Martín de Orbea
Hernando de Rebolleda*	Sebastián de Aguilar
Joaquín de Leguizano	Andrés de León
Jorge de Colmenares	Martín de Acorda

<i>Residentes en Nueva España consignatarios de cargamentos asegurados</i>	<i>Residentes en Castilla contratantes de los seguros</i>
Juan Alonso Caballero	García y Miguel de Salamanca, Juan de Echávarri
Juan Domínguez de Tudela	Francisco Suárez Alonso y Pedro Franco
Juan Rodríguez de Villegas	Andrés de Arrizabalaga y Martín López de Isasi
Martín Erguigure	Andrés de Arrizabalaga y Martín López de Isasi
Melchor de Valdés	Miguel y Lorenzo de Lerma
Melchor de Valdés	Pedro y Lope de Tapia
Melchor de Valdés	Andrés Gutiérrez
Melchor de Valdés	García y Miguel de Salamanca
Miguel de Oñate	Andrés Gutiérrez
Miguel Rodríguez de Acevedo	Andrés de León
Nuño García de Paredes	Gaspar de Sandoval
Nuño García de Paredes	Cristóbal y Antonio de Ayala
Pedro de Aguilar	Pedro y Lope de Tapia
Pedro de Arriarán	Pedro de Morga, Juan de Arregui y Ximeno de Bertendona
Pedro Martínez de Aguilar	Domingo de Corcuera
Pedro Martínez de Bustinza	Andrés de Avendaño
Rodrigo Núñez y Felipe de Miranda	Manuel Caldera, tesorero de la princesa de Portugal
Sebastián de Vargas	Diego Cortés
Tolomeo Spinola*	Andrés de León

\* Residentes en Veracruz.

Algunos personajes que aparecen como consignatarios de las mercancías en Nueva España son conocidos. Los trabajos de G. Valle Pavón y de M. P. Martínez López-Cano han tratado sobre ellos.<sup>40</sup> Según estas autoras, muchos de ellos fueron los que en 1561 solicitaron fallidamente la fundación de un consulado en la ciudad de México. De entre ellos, Andrés de Loya, Melchor de Valdés, Alonso Ballesteros, Miguel Rodríguez de Acevedo, Juan Alonso Caballero, Pedro de Arriaran y Andrés del Castillo estaban entre los más ricos. Igualmente, afirman que no sólo participaron en el comercio indiano sino también en el comercio intercolonial. Sin embargo, parece que su actuación no fue por cuenta propia sino como asociados de compañías de Castilla. Formarían, pues, parte de las redes de éstos, siendo socios, factores o comisionistas (encomenderos). Sistema que emplearon las grandes compañías castellanas durante los siglos xv y xvi.<sup>41</sup>

En el primer caso, se trataría de un miembro de una empresa mercantil radicada en Burgos o en Sevilla, que desplaza a uno de ellos a un territorio foráneo para representar a la sociedad en todos los negocios que ésta hiciera. Éste, pues, posee una participación en el capital social, percibe parte de los beneficios y contabiliza su trabajo y demás gastos en los costes de la empresa. El acuerdo se establecía mediante un contrato donde se fijaba la duración de la sociedad. Muchas veces los socios eran familiares, aunque no siempre sucedía así. De igual forma, no es raro que

---

<sup>40</sup> VALLE PAVÓN, "Expansión de la economía mercantil". MARTÍNEZ LÓPEZ-CANO, "Los mercaderes de la Ciudad de México".

<sup>41</sup> CASADO ALONSO, "Le rôle des facteurs et des agents".

un mismo personaje participara en diversas compañías en proporciones distintas, tal como ha quedado reflejado en la contabilidad mercantil conservada.<sup>42</sup> Socio parece ser Alonso Barahona, residente en México, que mantuvo durante los años 1565 y 1566 una compañía para el comercio de esclavos y mercancías con Rodrigo de Brizuela y su suegro, el doctor Nicolás Monardes. Igual, parece ser el de Andrés de Loya en relación con la gran compañía de Gonzalo y Gaspar Jorge.<sup>43</sup>

Sin embargo, en el comercio novohispano abundó más el sistema de tener en Veracruz, San Juan de Ulúa y México una persona –vinculada familiarmente o no– que fuera el agente de la compañía radicada en Castilla. El mecanismo empleado por las empresas mercantiles consistía en tener en cada una de las plazas donde negociaban una persona que representara a la sociedad por un determinado número de años, el denominado factor. Éste percibía un sueldo anual, más sus gastos, y se le exigía la prohibición de llevar negocios privados. Para incentivar a los factores, algunas compañías le daban un porcentaje en los beneficios, pudiendo, si sus gestiones iban bien, entrar en el capital social de la empresa. En otras, se les permitía invertir en la sociedad parte del capital a cambio de un interés determinado. No obstante, este sistema, de claro origen italia-

---

<sup>42</sup> Tal sistema fue muy común en las compañías castellanas, como por ejemplo en la de Simón Ruiz. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Mercaderes castellanos*, pp. 39-46 o de los Salamanca. GONZÁLEZ FERRANDO, *Los libros de cuentas*. Eso explicaría la extrañeza de E. Lorenzo respecto a la abundancia de compañías que participaron en el comercio indiano. LORENZO SANZ, *Comercio de España*, vol. 1, p. 149.

<sup>43</sup> LORENZO SANZ, *Comercio de España*, vol. 1, p. 292.

no y que fue muy habitual en la Edad Media, comenzó a decaer a partir de mediados del siglo XVI. Frente a él, aunque confundiendo, aparece la figura del comisionista, en la época denominado encomendero. Éste simplemente participaba en tales o cuales operaciones de diferentes compañías, percibiendo una comisión por cada uno de los tratos. En Burgos, a mediados del siglo XVI, para los negocios europeos este porcentaje osciló entre 1.5 y 2%, pero en América estaba por encima de 4%.<sup>44</sup> Tal método permitía a una gran empresa mercantil tener sin grandes obligaciones un agente que lo pudiera representar, mientras que el encomendero podía hacer negocios por cuenta propia o para otros sin tener que disponer de un capital particular abundante. De igual forma, le permitía entrar en una red mercantil más amplia, sin la cual le hubiera sido imposible negociar a larga distancia. La encomienda era, pues, más versátil y más eficaz en unos momentos, como los de la segunda mitad del siglo XVI, donde el sistema italiano de grandes compañías –con socios y factores establecidos en diversos puntos– estaba en declive.

Los ejemplos de factores y comisionistas de la documentación de los seguros marítimos burgaleses son abundantes. Éste parece ser el caso de la de Pedro de Arriarán, Pedro de Morga, Juan de Arregui y Ximeno de Bertendona, donde, según la documentación burgalesa, el primero estuvo en 1567 en México, para marcharse a Sevilla en 1571, quizá por haber sido demandado por los restantes.<sup>45</sup> O el de

---

<sup>44</sup> MARTÍNEZ LÓPEZ-CANO, “Los mercaderes de la Ciudad de México”, pp. 117-118.

<sup>45</sup> LORENZO SANZ, *Comercio de España*, vol. 1, p. 149.

Melchor de Valdés, que negoció para los burgaleses Miguel y Lorenzo de Lerma y García y Miguel de Salamanca, y para los sevillanos Pedro y Lope de Tapia y Andrés Gutiérrez. Un buen ejemplo es el de los agentes de la gran compañía de comerciantes guipuzcoanos formada por Andrés de Arrizabalaga y Martín López de Isasi, una de las mayores del reinado de Felipe II.<sup>46</sup>

Se han conservado 213 pólizas de seguros marítimos de dicha sociedad por un valor de 179 500 ducados, lo que nos permite seguir por completo sus negocios. Estos eibarreses se asentaron indistintamente en Guipúzcoa y en Sevilla, aunque la mayor parte del tiempo el que llevó los negocios desde Andalucía fue Andrés de Arrizabalaga. Sus actividades económicas fueron muy variadas. Por un lado, desde 1575 hasta 1584, fueron los armadores de siete barcos para la pesca de la ballena y el bacalao en Terranova, cuyo pescado y grasas vendieron en España y en Amberes. Pero el eje fundamental de su empresa fue la exportación de hierro vasco (herrajes, clavos, arcos de hierro, rejas, hachas, aperos, armas, planchas, hierro dulce, etc.) con destino a Sevilla, para lo cual en ocasiones se asociaron con los Lobiano, Arriola y Jáuregui, comerciantes y ferrones vascos. De hecho fueron los mayores exportadores de dicho producto a Andalucía durante los años 1565 a 1586.<sup>47</sup> Como complemento de los fletes, mandaron también breas, tocinos y numerosos lienzos. En suma, productos muy demandados por el mercado sevillano. Parte de las ganancias obtenidas con su venta las destinaron a comprar allí vino, aceite, fru-

---

<sup>46</sup> AZPIAZU, *Un mercader en el reino de Felipe II*.

<sup>47</sup> CASADO ALONSO, "El comercio de hierro vasco".

ta, azúcar y melazas, que enviaron al País Vasco y a Burdeos. Pero una proporción importante de dichos envíos a Sevilla fue a parar al mercado americano.

Así, en 1568 enviaron en el barco *La Consolación* mercancías a El Nombre de Dios, en 1570 en *La Magdalena* a Cartagena de Indias y en 1583 en el *Santa Catalina* –de cuya mitad eran dueños– a El Nombre de Dios.

Sin embargo, el destino principal de dichos lienzos y productos férricos fue la Nueva España. Así, en 1567 mandaron un cargamento en la nave *La Trinidad* por valor de 1 200 ducados. Al año siguiente, otros en dos naves (*La Trinidad* y *La Magdalena*) por valor de 2 800 ducados. En 1569, a su vez, el agente mexicano de la compañía remitió los beneficios obtenidos mediante el envío de plata y reales, asegurados en 1 600 ducados, en la flota que partió en ese momento. Ese mismo año se enviaba otro cargamento desde Sevilla en dos galeones (*Los Tres Reyes* y *Nuestra Señora de la Esperanza*) por valor de 1 200 ducados, recibiendo al año siguiente el correspondiente envío de plata por la suma de 1 500 ducados. En 1570, de nuevo, se mandaron mercancías en dos naves (la urca *La Gran Serpiente* y *La Concepción*) por la suma asegurada de 900 ducados. La documentación se interrumpe en ese momento y no se reanuda sino hasta 1581, aunque los negocios no debieron cortarse. En ese año tenemos constancia de envíos a Veracruz en ocho naos por un valor asegurado de 10 800 ducados, siendo los beneficios retornados al año siguiente mediante el envío de metales preciosos asegurados en 8 000 ducados. En 1582 firmaron seis pólizas sobre diversos cargamentos de vinos desde Sanlúcar a Veracruz en seis naos (*S. Miguel*, *St<sup>a</sup> Catalina*, *Nuestra Señora de Arrate*, *St<sup>a</sup> Catalina*, *S. Juan* y *St<sup>a</sup>*

*María de Jesús*) por valor de 9 000 ducados. Finalmente, en 1584 son ellos los propietarios de la nao *Nuestra Señora de la Concepción*, que la aseguran por 2 000 ducados, para el viaje de Sanlúcar a San Juan de Ulúa. Para todas estas múltiples operaciones, la compañía Arrizabalaga e Isasi contó en los puertos de Nueva España y en la ciudad de México con sus agentes, Juan Rodríguez de Villegas y Martín de Erguigure, así como con la ayuda de los comerciantes vascos, residentes temporalmente allá, Domingo de Escamendi y Francisco de Zumaya.

Pero el mejor ejemplo es el proporcionado por la compañía de García y Miguel de Salamanca. Éstos firmaron en 1566 dos pólizas para asegurar el envío de lienzos de Ruán, cargados en Sevilla en cinco naos (*Santo Crucifijo*, *La Trinidad*, *Nuestra Señora de Begoña*, *Santa María* y *La Misericordia*) por su agente Juan de Echávarri con destino a Veracruz, con un valor asegurado de 9 275 ducados. A su vez, en marzo de 1569 firmaron otra póliza por la que aseguraron en la flota que iba a partir de Veracruz un cargamento de oro y plata labrados y por labrar y diversas cajas de cochinilla que le mandó su agente en México, Juan Alonso Caballero. Pero lo más interesante de este caso es que podemos seguir todas las operaciones mercantiles realizadas y rastrear las mercancías a través de los libros de contabilidad de la compañía que se han conservado de esos precisos años.<sup>48</sup> De esta manera, sabemos que desde agosto de 1563 hasta septiembre de 1565, siguiendo las órdenes dadas por

---

<sup>48</sup> ADPB, *Consulado*, libros 111 (Diario de la Compañía de 1562-1565), 34 (Mayor de la Compañía de 1562-1565), 36 (Diario de la Compañía de 1566-1574) y 769 (Mayor de la Compañía de 1566-1574).

García y Miguel de Salamanca en Burgos, su socio en Ruán, Andrés de Salamanca,<sup>49</sup> procedió a comprar en las ferias de Normandía 354 fardes de lienzos anchos y entreanchos de Ruán (blancos, crudos y brines), más 52 cofres de lienzos blancos y crudos. Todas estas telas se enviaron a Sevilla a finales de 1565 a través del puerto de Ruán en varias naves francesas. A estos géneros añadió otros 22 fardes de paños de Ruán, adquiridos desde el año 1562, que mandó vía Amberes en una nao francesa con destino a Sevilla. Todos estos tejidos fueron comprados con las ganancias obtenidas en diversas exportaciones de lana castellana a Francia, más el dinero recibido mediante el giro de letras, hecho a través del banquero burgalés Juan Ortega de la Torre, desde las ferias de Castilla a Amberes. A su vez, Andrés de Salamanca, siguiendo instrucciones, ordenó al factor de la compañía en Nantes, Juan de Anuncibay, que comprara 100 fardes de angeos, que fueron pagados con el dinero que recibió allí, mediante un giro de letras de cambio a pagar por el gran mercader nantés Andrés Ruiz y la poderosa banca de Lyon de los Michaeli. Al igual que en los casos anteriores, las mercancías fueron enviadas a Sevilla para que fueran recogidas por el socio de los Salamanca, Juan de Echávarri.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> Este personaje fue desde 1552 factor de la compañía en Ruán, pasando en 1553 a hacer aportaciones de dinero al capital de la sociedad a un interés determinado, para a partir de 1555 incorporarse al capital social de la compañía a todos los efectos.

<sup>50</sup> Este comerciante, natural de Vitoria, fue primero factor de la compañía, pero desde 1562 se incorporó al capital de la sociedad. Aparte de ello tenía un sueldo anual de 50 000 maravedís. A su vez, percibía de todas las operaciones hechas en Sevilla una comisión de 2% y de las realizadas para América de 4%. Contaba como ayudantes con Antonio de Zaballa, procedente de Burgos, y Francisco de Salamanca, hijo de García de Salamanca.

Este agente vendió parte de estos cargamentos en la ciudad hispalense, ya que por su elevada calidad eran muy demandados por los lenceros sevillanos, y otra parte la embarcó rumbo a Tierra Firme para el factor de la compañía Salamanca en El Nombre de Dios, Gaspar de Segura. De todo ello dio cuenta a la sociedad, percibiendo las consiguientes comisiones o encomiendas. Sin embargo, un cargamento de 86 pacas, compuesto por 12 fardeles de paños de Ruán, 20 fardeles de lienzos blancos y crudos, más 20 cofres de lienzos anchos, se expidió con destino a Nueva España. En el momento de su envío las telas se tasaron en 5 593 250 mrs, a los que se sumaron 1 128 737 mrs (diversas costas, averías de galeazas y de armada, almojarifazgo de Indias, la blanca del Consulado, el seguro de 19 325 ducados<sup>51</sup> de las cinco naos en que se embarcaron los tejidos, la encomienda de 4% de Juan de Echávarri y otros gastos). La flota partió el 28 de junio de 1566 de Sanlúcar, estando la mercancía consignada a nombre de Alonso Caballero,<sup>52</sup> en su ausencia a nombre de Melchor de Valdés, y en la de los dos anteriores a nombre de Martín García de Paredes. Los tres eran comisionistas de la compañía<sup>53</sup> y debían de recoger la mercancía en el puerto de Veracruz. Sin embar-

---

<sup>51</sup> La prima de estos seguros es mayor que la que reflejan las pólizas conservadas en Burgos y citadas antes. Por ello, hay que suponer que, aparte de los 2 000 ducados que la contabilidad dice que se contrataron en Sevilla, la compañía firmó otras pólizas que no se han conservado en los registros consulares burgaleses.

<sup>52</sup> Este factor es llamado indistintamente Juan Alonso Caballero y Alonso Caballero.

<sup>53</sup> La comisión establecida era de 1.5% de todas las operaciones de importación de mercancías, más otro 1.5% de las de exportación. Sin embargo, en ocasiones llegan a cobrar 5%.

go, la nao *El crucifijo* se hundió en las proximidades de la costa mexicana, salvándose sólo 25% de su carga. Todo el cargamento, ya sólo compuesto por 68 pacas de ropa, más los ocho fardes y un cofre de lienzos salvados del naufragio, fue vendido, descontados los gastos e impuestos,<sup>54</sup> en la ciudad de México por Alonso Caballero por la suma de 6 062 580 maravedíes. Así pues, si contabilizamos todas las partidas de esta operación de comercio textil, desde Sevilla a México, la compañía Salamanca obtuvo un beneficio neto de 1 015 999 maravedíes,<sup>55</sup> que representa una ganancia de 15.1%, cifra no muy distante de la que se obtenía en la época en el comercio internacional.<sup>56</sup>

A partir de ese momento, la estrategia habitual de las empresas castellanas dedicadas al comercio europeo, a semejanza de lo que hacían sus competidoras, era remitir los beneficios obtenidos a la sede central de la compañía o a determinadas factorías, mediante un simple giro de letras entre las diversas ferias, en especial las de Medina del Campo, Amberes, Lyon y Besançon. Pero esto no ocurría en el caso del comercio indiano, bien sea por la fragilidad del sistema cambiario de dicho continente y, sobre todo, porque había fórmulas más ventajosas: exportar mercancías americanas

---

<sup>54</sup> Según la contabilidad, en México se pagaban los fletes de los barcos, los corretajes, el derecho de 10% de su Majestad, 1% de la avería de la Ympusición, los gastos de transporte de Veracruz a México, las licencias, las encomiendas que cobra el comisionista y demás gastos menudos.

<sup>55</sup> En el cálculo se han incluido los 1 675 406 mrs que percibió en Burgos la compañía de los aseguradores por 75% de la carga asegurada de la nao *El Crucifijo* que se perdió.

<sup>56</sup> A modo de comparación, la rentabilidad neta media resultante de los 15 años de funcionamiento normal de la compañía Salamanca fue de 11.2%. GONZÁLEZ FERRANDO, *Los libros de cuentas*, pp. 95-96.

muy demandadas en Europa y, sobre todo, metales preciosos. Esto es lo que, naturalmente, hizo la compañía Salamanca, al igual que lo estaba haciendo la sociedad Arrizabalaga-Isasi. Por un lado, adquirió plata en barras y monedas por valor de 5 304 684 mrs y, por otro, 50 arrobas de cochinilla, valoradas en México en 1 539 pesos y 2 tomines (462 196 mrs).

Todo ello se mandó en diversas flotas durante los años 1568, 1569, 1572 y 1573. La plata se vendió en Sevilla por Diego de Solórzano, el factor sustituto de Juan de Echávarri en esa plaza desde diciembre de 1566. Por otra parte, las 26 arrobas de cochinilla se vendieron en Sevilla por 313 310 mrs, mientras que las restantes se embarcaron rumbo a Amberes en cuatro ulcas para que el factor de la compañía, Diego de Echávarri las vendiera por 453 283 mrs.<sup>57</sup> Sin embargo, al abrir las cajas en las que venía embalada la cochinilla, se apreció que había una menor cantidad que la consignada en México, estando a la espera de las explicaciones de Alonso Caballero – al que se escribió en diciembre de 1569– para así poder cerrar las cuentas de este colorante. Igualmente, se estaba esperando en 1573 poder cerrar las cuentas de la plata recibida de Nueva España. Las diferencias surgidas hasta ese momento se anotaron en la cuenta “saneamiento de deudas perdidas”.

En suma, estamos ante toda una serie, muy concreta y bien documentada desde diversas procedencias, de varias operaciones comerciales hechas entre Europa y Nueva España por la compañía de los Salamanca desde el año de

---

<sup>57</sup> Los gastos del recibo de todas estas cargas de cochinilla ascendieron a 147 450 mrs, que sumados a los costes de México de 462 196 dan un total de 609 646 mrs. En consecuencia, a falta de cerrar totalmente las cuentas, los beneficios obtenidos en la operación de la cochinilla ascendieron a 156 947 mrs, que representan una ganancia de 20.4%.

1562 hasta 1573. De su lectura se deduce que sólo podían haberse efectuado al contar con el enorme aparato gerencial de que disponía esta empresa. Sin él no se hubieran hecho estos negocios o sus resultados hubieran sido diferentes. Había que tener muchos agentes situados por todo el mundo, conocer muy bien las técnicas comerciales, poseer un gran capital ya que todo se hacía a crédito y se cobraba a plazos muy largos, y disponer de una información veraz y rápida. Una compleja gerencia que no estaba al alcance de un simple comerciante local radicado en América. De ahí que el comercio y las finanzas se hicieran mediante el empleo de redes mercantiles. Incluso, una gran compañía como la de los Salamanca debía de recurrir a personas y agentes comerciales y financieros ajenos a la empresa, pero pertenecientes a la extensa red comercial castellana.

Son unas compañías que, como otras castellanas del momento, tenían amplias redes comerciales extendidas por todo el mundo. En el caso de Arrizabalaga e Isasi, su ámbito de actuación iba desde su sede central en Eibar hasta México, pasando por los puertos de Deva, Pasajes, Bilbao y San Sebastián y las plazas de Sevilla, Amberes, Burdeos y El Nombre de Dios. En el de los Salamanca, la red era aún más amplia, pues, desde su sede central en Burgos, ejercían sus negocios por medio de socios, factores y encomenderos, localizados en Amberes, Brujas, Londres, Ruán, París, Besançon, Florencia, Nantes, Lisboa, Bilbao, Laredo, Santander, Vitoria, Irún, Valladolid, Medina del Campo, Pedraza, Sevilla, Cádiz, Ceuta, Canarias, México y El Nombre de Dios.<sup>58</sup> No en vano estamos, en este últi-

---

<sup>58</sup> GONZÁLEZ FERRANDO, *Los libros de cuentas*.

mo ejemplo, ante una de las mayores empresas mercantiles del momento en Europa, con prolongaciones en las finanzas de la Monarquía Hispánica. Pero estas amplias redes se corresponden, lógicamente, con la diversidad de negocios que practicaban. Sin ellas era imposible que pudieran hacerlos en tan elevada cantidad y calidad. Nueva España era, pues, para estas compañías un nodo más en la red, a donde se enviaban productos de otras partes y donde obtenían buenos beneficios, contando para ello con mercaderes locales.

Estamos, en consecuencia, ante un sistema de redes mercantiles movido por una lógica económica y social. Ahorra costes de transacción y permite obtener economías de escala y de diversificación. Muchas veces nos encontramos que determinadas familias o compañías castellanas que, aunque centradas en un tipo de negocio –la exportación de lana, el comercio de los colorantes, los tejidos, etc.– o en un determinado espacio geográfico, necesitan traficar con otros mercados. Entonces, lo que hacen es recurrir a algún miembro de la red comercial castellana asentado en aquel territorio. Y junto a todo ello, las redes actúan como marcos de sociabilidad y de ayuda mutua en todos los puertos y plazas, cosa que es muy necesaria cuando se está negociando en tierras lejanas. Estaríamos ante unas redes caracterizadas por las interdependencias entre mercaderes individuales y pequeños socios, que se encuentran económica, social, cultural y políticamente insertos en sus respectivas localidades y regiones –en este caso en Nueva España– pero que colaboran con grandes grupos y compañías mercantiles –las de Castilla–, que así pueden diversificar sus negocios a mayor escala. Más, si cabe, si tenemos en cuenta que la mayor parte de las operaciones

comerciales se efectuaban a crédito y uno de sus problemas era poder cobrar después de pasados varios años.

De esta manera unos pueden hacer de agentes o intermediarios con los clientes locales, al mismo tiempo que sirven para dar protección –jurídica, social y religiosa– a todos aquellos factores o mercaderes pertenecientes a la red que se encuentran lejos de su tierra natal. Es la lógica de una economía, como la preindustrial, basada en la confianza. Tal método, al contar con agentes, socios, familiares o simplemente conocidos, permite que, cuando un miembro de una compañía debe partir al extranjero, sepa con anterioridad a dónde acudir, dónde alojarse, a quién pedir consejo, quién le fiará en sus negocios, etc.<sup>59</sup> Esto es clave en un mundo como el del mercader preindustrial, en cuyo aprendizaje, a menudo, se incluyen estancias en plazas fuera de su ciudad de origen. Pero, al mismo tiempo, la red facilita la fluidez en la circulación de la información, ya que cualquiera de los individuos pertenecientes a dicha red puede utilizar los mecanismos que, privada o colectivamente, han sido creados para mandar o recibir las informaciones que atañen a la buena marcha de la economía.<sup>60</sup>

En conclusión, la documentación de las numerosas pólizas de seguros marítimos conservadas en Burgos revela que la Nueva España era para las grandes y medianas compañías del siglo XVI uno de los múltiples nodos con que contaban las redes mercantiles castellanas. Muchas veces, los intereses de los componentes de una misma red chocaban entre

---

<sup>59</sup> CASSON, “An economic Approach”, MOLHO y CURTO, “Réseaux marchands”. GREIF, *Institutions*. CRESPO, *Comunidades transnacionales*.

<sup>60</sup> CASADO ALONSO, “Los flujos de información”.

sí. Este es el caso de los mercaderes del Perú, los peruleros, que, enriquecidos en su territorio, se asentaron en Sevilla a finales del siglo XVI con el fin de hacer negocios por su cuenta, prescindiendo de los intermediarios andaluces, vascos y castellanos, establecidos allí desde antiguo. Incluso, no dudaron en aliarse con los recién llegados, los franceses de Saint Maló y, más tarde, con los portugueses, holandeses e ingleses. Tal salto suponía pasar de ser un simple nodo local dentro de una gran red mercantil a ocupar un puesto principal. Sin embargo, como sostiene L. García Fuentes, tal paso no fue efectuado por los comerciantes de Nueva España, a pesar del elevado volumen de negocios que manejaron. Las razones de tal comportamiento se desconocen.<sup>61</sup>

#### SIGLAS Y REFERENCIAS

- ACB Archivo de la Catedral de Burgos, España.  
 ADPB Archivo de la Diputación Provincial de Burgos, España.  
 SA Stadsarchief Antwerpen, Amberes, Bélgica.

ARCILA FARÍAS, Eduardo

*Comercio entre México y Venezuela en los siglos XVI y XVII*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.

AZPIAZU, José Antonio

*Un mercader en el reino de Felipe II: el eibarrés Martín López de Isasi*, Eibar, Ayuntamiento de Eibar, 1999.

BALLESTEROS CABALLERO, Floriano

“El seguro marítimo en Burgos: una póliza de 1509”, Documentos electrónicos, s.l., s.n.

<sup>61</sup> GARCÍA FUENTES, *Los peruleros*, pp. 211-233.

BARTOLOMEI, Arnaud y Silvia MARZAGALLI (eds.)

*Les figures de l'intermediation marchande en Europe et dans le monde méditerranéen (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)*, Université de Nice [en prensa].

BASAS FERNÁNDEZ, Manuel

*El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*, Bilbao, Estudios de Deusto, 1963.

BERNAL, Antonio Miguel

*La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992.

“Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias. Siglo xv”, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 1994, vol. 1, pp. 499-527.

“Relaciones comerciales y seguros marítimos entre Sevilla y Portugal”, *Congreso Internacional de Historia. El Tratado de Tordesillas y su época*, Madrid, 1995, pp. 863-874.

BORAH, Woodrow

*Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru*, Berkeley y Los Ángeles, University of California Press, 1954 (ed. en español, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975).

CASADO ALONSO, Hilario

“Comercio Internacional y Seguros Marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos”, *Actas do Congresso “Bartolomeu Dias e a sua época”*, Oporto, Universidad, 1990, pp. 221-238.

“El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI”, en *Boletín de la Institución Fernán González*, año LXXVIII, núm. 219 (1999/2), pp. 277-306.

“Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI”, en *Revista da Faculdade de Letras. História*, III Série, vol. 4 (2003), pp. 213-242.

*El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa, siglos XV y XVI*, Burgos, Cajacírculo, 2003.

“El comercio de hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 165-192.

“El papel de las colonias mercantiles castellanas de los Países Bajos en el eje comercial Flandes-Portugal e Islas Atlánticas”, en GARCÍA GARCÍA y GRILO (eds.), 2005, pp. 17-35.

“Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los siglos XV y XVI”, en *Investigaciones de Historia Económica*, 10 (2008), pp. 35-68.

“La pêche à Terre-Neuve et le commerce international: deux activités complémentaires au XVI<sup>e</sup> siècle”, en TRANCHANT (ed.) [en prensa].

“Le rôle des facteurs et des agents dans les réseaux de commerce castillans aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles”, en BARTOLOMEI y MARZAGALLI (eds.) [en prensa].

CASSON, Mark

“An Economic Approach to Regional Business Networks”, en WILSON y POPP (eds.), pp. 19-43.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo

*La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, s.e., 1945.

“Seguros marítimos en la Carrera de Indias”, en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 1948-1949, pp. 58-102.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M.

*Derecho mercantil castellano*, León, Colegio Universitario de León, 1979.

CRESPO SOLANA, Ana (coord.)

*Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el Mundo Atlántico (1500-1830)*, Madrid, Doce Calles, 2010.

CRUZ BARNEY, Óscar

*El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998.

CHAUNU, Pierre

“Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera mitad del siglo XVII”, en *Historia Mexicana*, IX: 4 (36) (abr.-jun. 1960), pp. 521-557.

CHAUNU, Pierre y Huguette CHAUNU

*Seville et l’Atlantique (1504-1650)*, París, SEVPEN, 1955-1957, 8 volúmenes.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Fernando

*Comerciantes vascos en Sevilla: 1650-1700*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2000.

GARCÍA FUENTES, Lutgardo

*Sevilla, los vascos y América. Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Bilbao, Fundación BBV, 1991.

*Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1997.

GARCÍA GARCÍA, Bernardo José y Fernando GRILO (eds.)

*A o modo da Flandres. Disponibilidade, inovação e mercado de arte na época dos Descobrimentos (1415-1580)*, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2005.

GARCÍA SANZ, Arcadio

“El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI”, en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 1994, vol. I, pp. 443-498.

GIL BLANCO, Emilio

“El tráfico del puerto de Veracruz en 1572”, en *Estudios de historia social y económica de América*, 6 (1990), pp. 19-26.

GONZÁLEZ FERRANDO, José María

*Los libros de cuentas (1545-1574) de la familia Salamanca, mercaders e hidalgos burgaleses del siglo XVI*, Burgos, Diputación de Burgos, 2010.

GREIF, Avner

*Institutions and the Path to the Modern Economy. Lessons from Medieval Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006.

HARING, Clarence H.

*Comercio y navegación entre España y las Indias: en la época de los Habsburgos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979.

HASSIG, Ross

*Comercio, tributo y transportes: la economía política del Valle de México en el siglo XVI*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990.

LORENZO SANZ, Eufemio

*Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, Diputación Provincial de Valladolid, 1979, 2 vols.

LUQUE TALAVÁN, Miguel

“La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)”, en *Revista Complutense de Historia de América*, 24 (1998), pp. 113-145.

MARTÍN ACOSTA, María Emelina

“Estado de la cuestión sobre la avería en la historiografía española y americanista: la avería de 1602”, en *Revista de Indias*, L: 188 (1990), pp. 151-160.

MARTÍNEZ LOPEZ-CANO, María del Pilar

“Los mercaderes de la Ciudad de México en el siglo XVI y el comercio con el exterior”, en *Revista Complutense de Historia de América*, 32 (2006), pp. 103-126.

MOLHO, Antony y Diago Ramada CURTO (eds.)

“Réseaux marchands”, en *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 3 (2003), pp. 567-672.

OTTE, Enrique

“Mercaderes burgaleses en los inicios del comercio con México”, en *Historia Mexicana*, XVIII: 1 (69) (jul.-sep. 1968), pp. 108-144.

“Mercaderes burgaleses en los inicios del comercio con México”, en *Historia Mexicana*, XVIII: 2 (70) (oct.-dic. 1968), pp. 258-285.

*Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996.

*Sevilla, siglo XVI: materiales para su historia económica*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2008.

PALENZUELA DOMÍNGUEZ, Natalia

*Los mercaderes burgaleses en Sevilla a fines de la Edad Media*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 2003.

PÉREZ HERRERO, Pedro

“La estructura comercial del Caribe en la segunda mitad del siglo XVI”, en *Revista de Indias*, XLVII: 181 (1987), pp. 777-810.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Ricardo

*Mercaderes castellanos del siglo de oro*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1995.

ROJAS, José Luis

*México Tenochtitlan: economía y sociedad en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1988.

SERNA VALLEJO, Margarita

*Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico*, Madrid, Marcial Pons, 2010.

TRANCHANT, Mathias (ed.)

*La pluriactivité, forme de gestion des risques économiques chez les sociétés littorales en Europe atlantique (XI<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes [en prensa].

VALLE PAVÓN, Guillermina del

“Expansión de la economía mercantil y creación del Consulado de México”, en *Historia Mexicana*, LI:3 (203) (ene.-mar. 2002), pp. 517-557.

VAS MINGO, Marta Milagros del y Concepción NAVARRO AZCÚE

“El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI”, en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1992, t. III, pp. 579-614.

VAS MINGO, Marta Milagros del y Miguel LUQUE TALAVÁN

*El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2004.

WILSON, John. F. y Andrew POPP (eds.)

*Industrial Cluster and Regional Business Networks in England, 1750-1970*, Alderhost, Ashgate.

Apéndice  
 BARCOS REGISTRADOS EN LAS PÓLIZAS  
 DE SEGUROS MARÍTIMOS DE BURGOS

SEVILLA/CÁDIZ – NUEVA ESPAÑA

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>
1565	<i>Espíritu Santo</i>	Juan Catalán
1565	<i>La Concepción</i>	Antonio Corzo
1565	<i>La Magdalena</i>	Juan de Larrea
1565	<i>La Misericordia</i>	Jácome Listero
1565	<i>La Trinidad</i>	Francisco Fernández de Triana y señor Simón Pérez
1565	<i>N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de Begoña</i>	Gaspar Luis
1565	<i>N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de Nazaret*</i>	Hernando de Heredia
1565	<i>San Felipe</i>	Vicencio Rato
1565	<i>San Luis</i>	Hernán Pérez
1565	<i>San Luis (ulca)</i>	Pedro Hernández
1565	<i>San Salvador</i>	Bartolomé Miguel
1565	<i>Santiago (ulca)</i>	Alonso Martín
1565	<i>St<sup>a</sup> Ana</i>	Francisco Maldonado
1565	<i>St<sup>a</sup> Catalina</i>	Juan Felipe v Sevilla
1565	<i>St<sup>a</sup> María de Begoña</i>	Pedro de Dueñas Sarmiento
1566	<i>La Misericordia</i>	Alonso Martín
1566	<i>La Misericordia</i>	Jácome de Lestrea
1566	<i>La Serpiente (ulca)</i>	Felipe Boquin v Cádiz
1566	<i>La Trinidad</i>	Agustín de Bargas
1566	<i>N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de La Consolación</i>	Pedro del Corro v Triana
1566	<i>N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de La Consolación</i>	Rafael Boquin
1566	<i>San Andrés</i>	Juan Agustín
1566	<i>San Antonio</i>	Salvador Hernández

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>
1566	<i>San Juan</i>	Sebastián Butron
1566	<i>San Juan Bautista</i>	Gaspar Martín
1566	<i>Santiago</i>	Andrés de Paz
1566	<i>Santo Crucifijo</i>	Sebastián de Porres
1566	<i>Stª Bárbara</i>	Melchor de Anaya
1566	<i>Stª Clara</i>	Pedro López
1566	<i>Stª María</i>	Sebastián de Quesada v Triana
1566	<i>Stª María de Begoña</i>	Antón Sánchez de Armas
1566	<i>Stª María de Ondiz</i>	Juan de Armejo v Triana
1567	<i>La Magdalena</i>	Miguel de Iturriaga
1567	<i>La Magdalena</i>	Pedro de Morales Buenos
1567	<i>La Trinidad (galeón)</i>	Onofio de Medina
1567	<i>Nª Sª de Buena Esperanza</i>	Antón Martín
1567	<i>Nª Sª de Buena Esperanza</i>	Ochoa Sebastián
1567	<i>Nª Sª de Buena Esperanza</i>	Sancho de Landasta
1567	<i>San Juan (ulca)</i>	Alonso de Chaves
1567	<i>San Luis (ulca)</i>	Enrique Melian de Triana
1567	<i>San Luis (ulca)</i>	Francisco de Cáceres
1567	<i>San Salvador</i>	Juan de Arenas
1567	<i>San Salvador (ulca)</i>	Diego Felipe
1567	<i>Santo Crucifijo de Burgos</i>	Miguel Agardiola de Triana
1567	<i>Stª María (almiranta de la flota)</i>	Jácome Deben
1568	<i>La Magdalena</i>	Juan Díaz Matamoros
1568	<i>La Trinidad</i>	Martín de Urtiarte
1568	<i>Nª Sª de la Ayuda</i>	Ortuño de Bilbao la Vieja
1568	<i>San Salvador</i>	Diego Felipe

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>
1568	<i>Stª Clara</i>	Alonso de Alfian v Cartaya
1568	<i>Stª Clara</i>	Bartolomé Camacho
1568	<i>Stª Clara</i>	Sancho González
1569	<i>La Trinidad</i>	Alonso Galdamez
1569	<i>Los Tres Reyes (galeón)</i>	Juan Gallego
1569	<i>Nª Sª de Begoña</i>	Juan Griego y capitán Francisco Rebolo
1569	<i>Nª Sª de Guía</i>	Pedro López
1569	<i>Nª Sª de Puertosalvo (carabela)</i>	Pero Diez
1569	<i>Stª María</i>	Gaspar de Çerralta
1569	<i>Stª María la Candelaria</i>	Antonio de Zumaya
1570	<i>La Concepción</i>	Salvador Gómez
1570	<i>La Gran Serpiente (ulca)</i>	Rafael Boquim
1570	<i>La Magdalena</i>	Cristóbal Sánchez
1570	<i>La Trinidad</i>	Martín Urtiarte
1570	<i>San Miguel</i>	Francisco Rebolo
1570	<i>San Telmo (ulca)</i>	Alexandre Saule v Cádiz
1570	<i>Stª Ana (nao)</i>	Pedro de Paredes
1570	<i>Stª Mª de Begoña</i>	Antón Sánchez de Armas
1570	<i>Stª Mª de Guadalupe</i>	Ortuño de Bilbao la Vieja
1571	<i>La Catalina</i>	Andrés de Paez
1571	<i>La Concepción</i>	Pero Bernal
1571	<i>La Magdalena</i>	Gonzalo Montebornado
1571	<i>La Magdalena</i>	Juan Díaz Matamoros
1571	<i>La Magdalena</i>	Cristóbal Diez Manzano
1571	<i>Nª Sª de La Concepción</i>	Pedro Bernaldo
1571	<i>Nª Sª de La Esperanza</i>	Diego García de Alfaro y dño. Juan Gallego
1571	<i>Nª Sª de La Victoria</i>	Juan Díaz

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>
1571	<i>San Juan</i>	Bartolomé Miguel
1571	<i>San Juan</i>	Luis Gutiérrez
1571	<i>San Pedro (navío)</i>	Gregorio de Oviedo
1571	<i>San Salvador</i>	Alonso García
1571	<i>Santiago</i>	Rodrigo Alonso y dño. Gaspar Sierra Alta
1571	<i>Stª María</i>	Alonso Rodríguez de Noriega
1571	<i>Stª María de Begoña</i>	Melchor de Aguirre
1572	<i>El Abraham</i>	Rogel Boquin
1572	<i>Espíritu Santo</i>	Bartolomé de La Losilla
1572	<i>Espíritu Santo</i>	Juan Comitre
1572	<i>La Concepción</i>	Francisco de Rrebolo
1572	<i>La Gran Serpiente (urca)</i>	Rafael Boquim
1572	<i>La Magdalena</i>	Cristóbal Sánchez de Armas
1572	<i>Nª Sª de Begoña</i>	Antón Sánchez de Armas v Sevilla
1572	<i>Nª Sª de Guadalupe</i>	Ortuño de Bilbao la Vieja v Sevilla en Triana
1572	<i>Nª Sª de La Concepción</i>	Domingo Ochoa
1572	<i>Nª Sª de La Concepción</i>	Juan Guiete v Cádiz
1572	<i>Nª Sª de La Victoria</i>	Rodrigo Madera
1572	<i>Nª Señora de Rocamador</i>	Lorenzo Camacho
1572	<i>Stª Ana</i>	Pedro de Paredes
1581	<i>Los Tres Reyes</i>	Pedro Sánchez de Figueroa
1581	<i>Nª Sª de Begoña</i>	Aparicio de Arteaga
1581	<i>Nª Sª de Guadalupe (capitana)</i>	Juan Núñez v Triana
1581	<i>San Cristóbal</i>	Manuel Diez
1581	<i>San Juan Bautista</i>	Baltasar Núñez
1581	<i>San Nicolás</i>	Pedro de Retama

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>
1581	<i>San Salvador</i>	Salvador Álvarez
1581	<i>Stª Catalina</i>	Pedro Sánchez Escudero
1581	<i>Stª Mª del Juncal</i>	Rodrigo Ortiz de Sanabria
1582	<i>Nª Sª de La Concepción</i>	Juan de Capitillo
1582	<i>Nª Sª de La Victoria</i>	Pero Gallo
1582	<i>Nª Sª del Rosario</i>	Juan de Los Corrales
1582	<i>San Juan</i>	Esteban de Zubieta
1582	<i>San Miguel</i>	Alonso Rodríguez de Noriega
1582	<i>San Miguel</i>	Juan Bautista Suárez
1582	<i>Stª Catalina</i>	Andrés Sánchez, dño. el capitán Antón Sánchez de Armas
1582	<i>Stª Catalina</i>	Juan Camacho
1582	<i>Stª María</i>	Rodrigo Madera
1582	<i>Stª María de Arrate</i>	Pedro de Asco
1582	<i>Stª María de Jesús</i>	Gabriel de Herrera
1582	<i>Stª María de Jesús</i>	Rodrigo Rico
1583	<i>Nª Sª de La Concepción</i>	Andrés de Arrizabalaga
1583	<i>San Juan</i>	Cristóbal López
1583	<i>Stª Ana</i>	Sebastián Hernández
1584	<i>La Concepción</i>	Cristóbal de Cuellar
1584	<i>Nª Sª del Rosario</i>	Tomas Gallardo
1584	<i>Stª Cruz</i>	Tomas de Samano
1586	<i>Nª Sª de Arredoquia</i>	Domingo de Loriaga
1586	<i>San Antonio</i>	Pedro Rodríguez
1586	<i>San Miguel</i>	Manuel Diez
1586	<i>Santísima Trinidad</i>	Rodrigo Rizo
1586	<i>Stª María</i>	Pedro de Asco
1588	<i>San Bartolomé</i>	Pedro Martín
1590	<i>San Gregorio</i>	Pedro Sánchez de Figueroa

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>
1591	<i>San Antonio o San Antón</i> ( <i>galeón</i> )	Francisco Márquez y capitán Melchor de La Hoz
1594	<i>Nª Sª de La Concepción</i>	Antón Sánchez
1597	<i>El Espíritu Santo</i>	Juan Arconiza
1597	<i>La Concepción</i>	Juan Lopez de Hubelzu
1597	<i>La Paloma Blanca</i> ( <i>felibote</i> )	Cristóbal López
1597	<i>Nª Sª de la Promesa</i>	Bernardo de Paz
1597	<i>Nª Sª del Rosario</i>	Alonso de Cuenca o Pedro de Mesa
1597	<i>Nª Sª del Rosario</i>	Rodrigo Alonso
1597	<i>San Carlos (felibote)</i>	Alonso de Rebiel
1597	<i>San Francisco</i>	Pedro de Iturriza
1597	<i>San Juan Bautista</i>	Alonso y Diego de Ávalos
1597	<i>San Juan Bautista I</i>	Isidro Hernández
1597	<i>San Juan Colorado</i>	Simón Asensio
1597	<i>San Medel</i>	José de Goibura
1597	<i>San Salvador</i>	Juan Bautista Suárez
1597	<i>Stª María (felibote)</i>	Juan Antonio

\* Partió de Lisboa.

#### SANTO DOMINGO-NUEVA ESPAÑA

1572 *La Magdalena* Juan Díez Matamoros

#### CANARIAS-NUEVA ESPAÑA

1565 *El Espíritu Santo* Gaspar Díaz  
(*carabela*)

1565 *San Juan* Juan López

1565 *San Juan de Buena*  
*Ventura*

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>
1566	<i>El Espíritu Santo</i>	Francisco Martín
1566	<i>Nª Sª de Nazaret</i>	Hernando de Heredia
1566	<i>La Concepción</i>	Miguel Cerezo
1568	<i>San Juan Evangelista</i>	Alonso Martines señor, Jerónimo de Ojeda capitán
1568	<i>El Naçaren de Buena Ventura</i>	Juan de Palacios y señor Tomas Pérez
1568	<i>San Salvador</i>	Juan Núñez
1569	<i>La Magdalena</i>	Juan Diez
1570	<i>La Magdalena</i>	Antonio Martín v Triana
1570	<i>El Espíritu Santo</i>	Cristóbal González
1570	<i>Nuestra Sª de Begoña</i>	Francisco de Quesada
1570	<i>San Juan</i>	Isidro de La Puebla
1570	<i>La Concepción</i>	
1570	<i>La Gran Serpiente</i>	
1570	<i>Nª Sª de Guadalupe</i>	
1571	<i>Nª Sª del Rosario</i>	Antón de Fuentes
1571	<i>San Antón</i>	Baltasar Pérez
1571	<i>San Bartolomé (carabela)</i>	Bartolomé Romero v Triana y dño
1571	<i>La Magdalena</i>	Cristóbal de Yrolo
1571	<i>La Misericordia</i>	Diego Fernández
1571	<i>San Pedro (fragata)</i>	Felipe de Valdés y dño. el adelantado Pedro Meléndez
1571	<i>Nª Sª de Nazaret</i>	Francisco de Bargas
1571	<i>Nª Sª de Nazaret</i>	Francisco de Cuellar
1571	<i>San Antón</i>	Francisco Núñez
1571	<i>Nª Sª de La Consolación</i>	Juan Agustín
1571	<i>Nª Sª de La Candelaria (navío)</i>	Juan Andrés v Triana

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>
1571	<i>N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de la Victoria</i>	Juan Díaz
1571	<i>N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de Nazaret</i>	Nicolás Heras
1572	<i>San Bartolomé</i>	Bernardo Hernández
1572	<i>El Espíritu Santo</i>	Francisco Gómez
1572	<i>N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de Begoña</i>	Isidro de La Puebla
1572	<i>N<sup>a</sup> Señora de los Remedios</i>	Juan Álvarez
1572	<i>San Felipe y Santiago (navío)</i>	Juan García natural de Asturias
1572	<i>N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> del Ángel</i>	Luis Rodríguez de Lugo y piloto Nicolás Hernández
1572	<i>Santa María de Begoña</i>	Melchor de Aguirre
CABO VERDE-NUEVA ESPAÑA		
1565	<i>San Salvador</i>	Bartolomé Miguel
1566	<i>La Gracia de Dios</i>	Pedro de Morales
1569	<i>La Concepción</i>	Bartolomé de Rui Pérez
1571	<i>N<sup>a</sup> Señora de La Candelaria</i>	Francisco Hernández Moreno
1572	<i>San Juan</i>	Pedro Vélez
1572	<i>La Concepción</i>	Francisco de Rrebolo
1572	<i>La Concepción o la Ascensión</i>	Francisco Rebotó, Antonio Díez de Cáceres contra maestre
1572	<i>El Crucifijo</i>	
NUEVA ESPAÑA-SEVILLA		
1568	<i>San Miguel</i>	Juan de Pamplona
1567	<i>María almiranta de la flota</i>	Jácome de Benque
1568	<i>Nuestra Señora de la Esperanza</i>	Sancho de Landaeta

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>
1569	<i>La Trinidad</i>	Martín de Urtarte
1570	<i>María</i>	Gaspar de Çerralta
1571	<i>San Francisco (galeón)</i>	Domingo Graçia y dño. el adelantado Pedro Meléndez
1572	<i>La carabela de Alonso de Pachada</i>	
1572	<i>Santiago</i>	Gaspar de Serralta

