



EL SEGURO MARÍTIMO EN CASTILLA EN LOS SIGLOS XV Y XVI

HILARIO CASADO ALONSO

Contiene CD-ROM

Universidad de Valladolid



EL SEGURO MARÍTIMO
EN CASTILLA
EN LOS SIGLOS XV Y XVI

Serie: HISTORIA Y SOCIEDAD
Colección *Cátedra Simón Ruiz*, nº 8

COMITÉ EDITORIAL DE LA COLECCIÓN CÁTEDRA SIMÓN RUIZ

Hilario CASADO ALONSO. Director de la Cátedra Simón Ruiz
Antonio SÁNCHEZ DEL BARRIO. Subdirector de la Cátedra Simón Ruiz
Mauricio HERRERO JIMÉNEZ (Universidad de Valladolid)
Carlos ÁLVAREZ NOGAL (Universidad Carlos III, Madrid)
José Ignacio MARTÍNEZ RUIZ (Universidad de Sevilla)
Catia ANTUNES (Universidad de Leiden)
Francesco GUIDI BRUSCOLI (Universidad de Florencia)
Markus DENZEL (Universidad de Leipzig)
Amandio BARROS (Universidad de Oporto)
Francis BRUMONT (Universidad de Toulouse)

CASADO ALONSO, Hilario

El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI / Hilario Casado Alonso. – Valladolid : Ediciones Universidad de Valladolid : Cátedra Simón Ruiz ; Medina del Campo : Fundación Museo de las Ferias, 2021

384 p. ; 24 cm + 1 CD-ROM. – (Historia y Sociedad. Cátedra Simón Ruiz ; 8)
ISBN 978-84-1320-156-6

1. Seguros marítimos – España – Castilla – Historia – Siglo XV-XVI 2. Castilla (España) – Historia – Siglo XV-XVI I. Casado Alonso, Hilario, aut. II. Fundación Museo de las Ferias, ed. III. Universidad de Valladolid, ed. III. Universidad de Valladolid. Cátedra Simón Ruiz IV. Serie

368.23(091)(463.01)"14/15"

HILARIO CASADO ALONSO

EL SEGURO MARÍTIMO
EN CASTILLA
EN LOS SIGLOS XV Y XVI



 Cátedra Simón Ruiz
Universidad de Valladolid



EDICIONES
Universidad
Valladolid

Este libro se ha realizado dentro del marco de los Proyectos de Investigación “Poder, sociedad y fiscalidad al norte de la corona de Castilla en el transito del Medioevo a la Modernidad”, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (Ref. HAR2014-52469-C3-3) y “Crecimiento económico, consumo y desigualdad social al norte de la corona de Castilla en el largo siglo XVI (ca. 1450 - ca.1580)”, financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (Ref. PGC2018-096095-B-I00).

Con la colaboración de:



En conformidad con la política editorial de Ediciones Universidad de Valladolid (<http://www.publicaciones.uva.es>), este libro ha superado una evaluación por pares de doble ciego realizada por revisores externos a la Universidad de Valladolid.

© HILARIO CASADO ALONSO, VALLADOLID, 2021
EDICIONES UNIVERSIDAD DE VALLADOLID
CÁTEDRA SIMÓN RUIZ. UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Motivo de cubierta: “Vista de Lisboa”, Joris Hoefnagel, *Civitas Orbis Terrarum* (1572)

Motivo de contracubierta: Escultura orante en alabastro de Simón Ruiz. Pedro de la Cuadra, 1597 (Fundación Museo de las Ferias. Medina del Campo)

Diseño de cubierta: Ediciones Universidad de Valladolid

ISBN: 978-84-1320-156-6

Dep. Legal: VA-769-2021

Imprime: Gráficas Gutiérrez Martín – Valladolid

No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, ni su préstamo, alquiler o cualquier otra forma de cesión de uso del ejemplar, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del Copyright.

A Belén

PRESENTACIÓN

La Cátedra Simón Ruiz fue constituida oficialmente el 26 de junio de 2012, merced a un convenio de colaboración suscrito entre la Fundación Museo de las Ferias y la Universidad de Valladolid, con el propósito de estudiar y difundir la historia del comercio, las finanzas y la economía en general, teniendo como principal referente el Archivo Simón Ruiz, conjunto documental extraordinario para el estudio del comercio europeo del siglo XVI. A lo largo de estos años se han desarrollado numerosas actuaciones entre las que cabe destacar: las labores de inventariado, registro y digitalización de fondos históricos documentales de carácter comercial, gracias a una beca anual que se ofrece a estudiantes de últimos cursos de carrera o posgraduados; ciclo anual de conferencias sobre los mercaderes y los hombres de negocios, su patronazgo y sus legados documentales –desde 2018, en colaboración con el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid–; encuentros académicos internacionales, presentaciones de libros... y la edición anual de un trabajo de investigación sobre materias relacionadas con la historia del comercio y la economía en general como, entre otras y hasta el momento: el contexto europeo de los negocios de Simón Ruiz, las características del comercio del libro en la Europa del Quinientos, los tejidos y la indumentaria de aquel siglo, el poderío comercial de los mercaderes genoveses, el sistema aduanero, el mercado curial de los primeros siglos de la Modernidad, etc.

Precisamente el número ocho de la mencionada serie es el libro que presentamos en esta ocasión, que tiene dos virtudes destacables: por una parte, la novedad de la metodología y el tratamiento de las fuentes documentales empleadas y, por otra, el gran conocimiento, contrastado a lo largo de muchos años, que demuestra su autor, el profesor Hilario Casado Alonso, uno de los mayores expertos en la historia del seguro marítimo de los siglos XV y XVI, instrumento mercantil y financiero que bien definió el hispanista francés Henri Lapeyre como «*uno de los progresos esenciales de la técnica comercial, puesto que esta práctica permitió a los armadores prevenirse contra los riesgos enormes que corrían los transportes por mar*» (*Una familia de mercaderes: los Ruiz*, 1955, reed. 2008, p. 198).

Este trabajo, en el que se advierte desde sus primeras páginas que es el fruto maduro de muchos años de labor investigadora, tiene como objetivo fundamental el estudio de la historia de las redes marítimas que es, en realidad, la

historia de los intercambios comerciales a escala global. Para ello el autor recurre a los «aseguramientos» como herramienta principal de análisis de los elementos que configuran dichas redes comerciales, convirtiendo sus investigaciones en una obra pionera en su género, al utilizar por primera vez esta información marítima «de tierra adentro» –recuérdese que la gran mayoría procede del Archivo de Consulado de Burgos– como soporte documental de análisis del transporte comercial de la época y de los propios sistemas de navegación. Se estudian, de este modo, los diferentes tipos de embarcaciones, las principales rutas y los trayectos secundarios, el volumen y el valor de las mercancías transportadas, la identidad y procedencia de los diversos intervinientes (armadores, mercaderes, consignatarios, comisionistas...), las incidencias y conflictos que se producían y sus correspondientes soluciones... todos ellos elementos esenciales de este apasionante mundo de la navegación a gran escala, hasta ahora estudiado fundamentalmente a partir de la documentación fiscal de los principales puertos marítimos de la época. Aquí radica precisamente la gran aportación de esta obra: en el novedoso análisis de los seguros marítimos –documentos de compleja interpretación y hasta ahora tratados parcialmente–, como una fuente de gran fiabilidad, que en breves líneas condensa una enorme información; y ello, además, con la garantía de manejar un volumen de casos muy considerable, como dijimos, procedentes del Archivo del Consulado de Burgos, ciudad de la máxima importancia en el comercio de estos seguros en el ámbito europeo; a ellos se unen otros fondos documentales de relevancia procedentes de archivos de grandes ciudades comerciales europeas de la época, como las flamencas Brujas y Amberes, las italianas Génova y Florencia o las portuguesas Lisboa y Oporto, por citar algunas.

En los cuatro capítulos de que consta este trabajo se hace gala de una gran capacidad de síntesis para manejar un volumen de documentación tan enorme, culminando, en su última parte, en la evolución conocida por la navegación en los siguientes siglos XVII y XVIII, tiempo en que van a producirse nuevos acontecimientos de alcance mundial, que llevarán consigo nuevas contingencias, nuevos escenarios globales y nuevas grandes rutas transoceánicas.

Estamos, en definitiva, ante una obra que, con seguridad, se convertirá en un estudio de obligada referencia para quien esté interesado en conocer los entresijos del seguro marítimo, un asunto que, además, sigue vigente en la actualidad con muy pocos cambios estructurales; el autor se refiere a ello cuando afirma en su introducción que *«los instrumentos básicos del seguro marítimo son muy parecidos a los que se desarrollaron hace quinientos años»*.

ÍNDICE GENERAL

Presentación Antonio Sánchez del Barrio	9
Tabla de abreviaturas	15
Introducción	17
PRIMERA PARTE	
EL SEGURO EN ESPAÑA EN LOS SIGLOS XV Y XVI	27
1. EL SEGURO MARÍTIMO EN LA ÉPOCA PREINDUSTRIAL	30
2. FUENTES PARA EL ANÁLISIS DEL SEGURO MARÍTIMO EN CASTILLA EN LOS SIGLOS XV Y XVI	35
3. LA NORMATIVA Y LA PRÁCTICA SOBRE LOS SEGUROS MARÍTIMOS EN LOS SIGLOS XV Y XVI	44
a) Origen del seguro marítimo en España	44
b) La legislación del seguro marítimo en el siglo XVI	45
c) El contrato del seguro	47
1. Las partes contratantes	53
1.1. El asegurador	53
1.2. El asegurado	54
1.3. El mediador de seguros	55
2. Las cosas aseguradas	70
3. El itinerario y el buque	75
4. Las sumas aseguradas, la prima y el premio	76
d) Efectos del seguro	78
1. Obligaciones y derechos del asegurado	78
2. Obligaciones y derechos del asegurador	81
e) El reaseguro o «reaseguro»	84
f) El seguro de vida	85

SEGUNDA PARTE

EL NEGOCIO DEL SEGURO EN CASTILLA A FINES DEL SIGLO XV Y DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI	87
1. EL NEGOCIO DEL SEGURO EN CASTILLA: UNA ACTIVIDAD PRIVADA Y ESCASAMENTE CONTROLADA HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVI	89
2. LOS SEGUROS DE JUAN DE CASTRO Y SIMÓN DÍAZ EL RICO (1481-1508)	92
3. LOS SEGUROS DE LA COMPAÑÍA PESQUERA-SILOS, ASENTADA EN FLORENCIA (1516-1520)	106
4. LOS SEGUROS DE LA COMPAÑÍA DE BRUJAS DE JUAN DE CASTRO MÚJICA (1534-1535)	107
5. JUAN DE LEZAMA, GRAN ASEGURADOR DE BILBAO (1537-1539)	111
6. UN GRAN CORREDOR DE SEGUROS DE AMBERES, JUAN HENRÍQUEZ (1562-1563)	123

TERCERA PARTE

COMERCIO Y NAVEGACIÓN EN LA ÉPOCA DE FELIPE II: BURGOS, GRAN BOLSA INTERNACIONAL DE CONTRATACIÓN DE SEGUROS	137
1. EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS EN LA ÉPOCA DE FELIPE II	140
2. LOS BARCOS	147
3. LAS RUTAS	198
1. Los puertos	199
2. Los itinerarios	215
a) Península Ibérica-Europa noroccidental	222
b) La Carrera de Indias	228
c) España-Italia	236
d) Costa cantábrica-Andalucía	238
e) Portugal-Atlántico Sur, Brasil y la India	241
f) Portugal-Mediterráneo	243
g) España-Portugal	243
h) Terranova	244
i) Otras rutas	254
3. Los puertos cantábricos: el caso sobresaliente del espacio portuario vasco	256
4. EL OBJETO DEL SEGURO	265
1. Los seguros sobre mercancías	267
2. Los seguros del casco de la nave, pertrechos y vituallas	274
3. Los seguros sobre el dinero dado al maestre	277
5. LOS ASEGURADOS	278

6. LOS ASEGURADORES	298
7. LAS VARIABLES DEL RIESGO: LAS PRIMAS	312
CUARTA PARTE	
SEGUROS MARÍTIMOS, COMERCIO Y NAVEGACIÓN EN LOS SIGLOS XV Y XVI	329
1. «QUÉ DIOS SALVE LA NAVE»: COMERCIO, NAVEGACIÓN Y LOS PELIGROS DE LA MAR	332
2. LAS TRIBULACIONES DEL MUNDO FINANCIERO DE LOS SEGUROS BURGALÉSES	344
Bibliografía	355
APÉNDICES (CD adjunto)	
ÍNDICE DE CUADROS	379
ÍNDICE DE GRÁFICOS	381
ÍNDICE DE MAPAS	381

TABLA DE ABREVIATURAS

Archives Départementales de la Gironde (Burdeos)	ADG
Archives Departamentales du Nord (Lille)	ADN
Archives Générales du Royaume/ Archives de l'État en Belgique (Bruselas)	AGB
Archives Municipales de Nantes	AMN
Archivio Naldini del Riccio (Florencia)	ANR
Archivio di Stato (Florencia)	ASF
Archivo Catedral de Burgos	ACB
Archivo Diputación Provincial de Burgos	ADPB
Archivo General de Indias	AGI
Archivo General de Simancas	AGS
Archivo Histórico Diputación Foral de Vizcaya	AHDFV
Archivo Histórico Provincial de Guipúzcoa	AHPG
Archivo Municipal de Burgos	AMB
Archivo de la Real Chancillería de Valladolid	ARCHV
Archivo Simón Ruiz	ASR
Arquivo Distrital do Porto	ADP
Arquivo Geral das Alfandegas (Lisboa)	AGAL
Arquivos Nacionais/Torre do Tombo (Lisboa)	ANTT
Nederlandsch Economisch Historisch Archief (Ámsterdam)	NEHA
Stadsarchief Antwerpen/Felixarchief (Archivo municipal de Amberes)	SA
Stadsarchief Brugge (Archivo municipal de Brujas)	SB

INTRODUCCIÓN

La «Gran Recesión», iniciada en 2008 con la quiebra del banco Lehman Brothers y la posterior de la mayor aseguradora de Estados Unidos, AIG, ha vuelto a dar un gran protagonismo al estudio de la historia del seguro, ya que dicha crisis, al ser provocada, entre otras causas, por la quiebra del sistema financiero, ha sido en parte gestada por las dificultades de las compañías aseguradoras. El seguro, al proporcionar seguridad, sirve a las empresas para reducir las incertidumbres en su actividad, permitiendo que puedan traficar con menores capitales que los que necesitarían en otras circunstancias. Esto es muy evidente en el caso de los seguros marítimos del siglo XXI, donde la empresa británica Lloyd's desempeña un papel de primera línea a escala internacional. El mejor ejemplo le hemos tenido en marzo de 2021 con el bloqueo del Canal de Suez por parte del barco *Ever Given*, que ha colapsado el 10 % del tráfico naval internacional, dando lugar a un sinfín de pleitos con las compañías aseguradoras. Sin embargo, tal como han demostrado todos los estudios existentes, los instrumentos básicos del seguro marítimo son muy parecidos a los que se desarrollaron hace quinientos años.

Relacionado con el estudio del mundo asegurador y de la historia del seguro marítimo, han cobrado auge en los diez últimos años las investigaciones sobre la navegación, el transporte naval, el comercio y la circulación de personas, la difusión de la cultura material y de las ideas a través de los mares. Paralelo al protagonismo de los análisis sobre los inicios de la Globalización y la *Global History*, conectado con ellos, están los renovados intereses por la historia marítima. Así, en mayo de 2016 el *Istituto Internazionale di Storia Economica «Francesco Datini»* de Prato propuso a la comunidad internacional de historiadores económicos como proyecto de investigación a realizar para los dos años siguientes el siguiente tema: *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea/Maritime Networks as a Factor in European Integration*. Siguiendo su larga tradición investigadora, comenzada hace 50 años, se trata de fomentar un tema de debate y de investigación que abriera nuevos canales para la historia económica del periodo preindustrial¹. La idea de estudiar las redes marítimas como factor de integración económica goza de una larga

¹ *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea/Maritime Networks as a Factor in European Integration: selection of essays*. Istituto internazionale di storia economica «F. Datini», Firenze, 2019.

tradición historiográfica, que se remonta a los trabajos de F. Braudel sobre el mundo mediterráneo, entendido como un mar cerrado, donde los factores culturales, religiosos, lingüísticos, étnicos y políticos actuaron como integradores entre los diversos espacios geográficos². Idea que ha sido rebatida por otros historiadores, que prefieren hablar de mar abierto³, o por los investigadores de otros mares⁴. Tema de discusión que se ha aplicado al abordar el análisis de determinados imperios comerciales marítimos y, especialmente, la comparación de unos respecto a otros⁵.

Por otro lado, el estudio de los mares y, especialmente, de los puertos y de las rutas de navegación ha cobrado recientemente un renovado auge. Muchos y variados son los libros que han aparecido publicados en los últimos 10 años en los que se señala la importancia que los intercambios navales tuvieron en la historia mundial. Destacaré aquí el coordinado por Philippe Sturmel sobre los intercambios marítimos y comerciales desde la Antigüedad hasta hoy día⁶, los capítulos dedicados al comercio y la globalización en la reciente edición de la *The Cambridge Economic History of Modern Europe* editada por Stephen Broadberry y Kevin H. O'Rourke⁷, el libro de Findlay y O'Rourke sobre el papel del comercio, la navegación y la guerra en el desarrollo económico⁸, los estudios de Curtin, Fusaro, Payne y Thornton sobre el papel económico y, especialmente, cultural de los intercambios navales⁹, la visiones globales de Michael North y David Abulafia sobre la historia mundial de los mares¹⁰ y, sobre todo, la monumental obra colectiva dirigida por Wim Blockmans sobre

² BRAUDEL, F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. París, 1949 (México, 1953).

³ HORDEN, P. y PURCELL, N., *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*. Oxford-Malden 2000; TABAK, F., *The waning of the Mediterranean 1550-1870. A geohistorical Approach*. Baltimore 2007; NORWICH, J. J., *The Middle Sea: a history of the Mediterranean*. London, 2010; ABULAFIA, D., *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*, Oxford 2011 (Barcelona, 2013).

⁴ GIPOULOUX, F., *Méditerranée asiatique: villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-est, XVIe-XXIe siècles*, París, 2009. NORTH, M., *The Baltic: A History*, Cambridge, MA, 2015.

⁵ TRACY, T. (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the early Modern World 1350-1750*. Cambridge 1990; TRACY, T., *The Political Economy of Merchant Empires*. Cambridge 1991.

⁶ STURMEL, Ph. (ed.), *Les échanges maritimes et commerciaux de l'Antiquité à nos jours*. París, 2014. 2 vols.

⁷ BROADBERRY, S. y O'ROURKE, K., *The Cambridge Economic History of Modern Europe*. Cambridge, 2010.

⁸ FINDLAY, R. y O'ROURKE, K., *Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium*. Princeton, 2007.

⁹ CURTIN, P., *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge, 1984. FUSARO, M., HEYWOOD, C. y OMRI, M.-S. (eds.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy*. London, 2010. PAYNE, L., *Seas and Civilization. A Maritime History of the World*, New York, 2013. THORNTON, J. K., *A Cultural History of the Atlantic World 1250-1820*, Cambridge, 2012.

¹⁰ NORTH, M., *Zwischen Hafen und Horizont: Weltgeschichte der Meere*. München, 2016. ABULAFIA, D., *The Boundless Sea: A Human History of the Oceans*. London, 2019 (Barcelona, 2021).

los puertos, las redes comerciales y la autonomía urbana en Europa desde 1300 a 1600¹¹. Tales publicaciones han puesto de manifiesto, al igual que se ha hecho para el siglo XX, las ventajas de analizar el proceso de integración económica a escala regional y mundial a través de la creación de redes marítimas de navegación¹². Entre los diversos aspectos a estudiar, varias son las cuestiones a analizar: ¿cómo las vías de navegación han servido de elemento de enlace entre los diversos espacios económicos en el mundo preindustrial? Las preguntas son diversas: ¿Hubo redes marítimas particulares o éstas se englobaban en otras más amplias?; ¿qué características tuvieron y qué cambios experimentaron?; ¿Qué medios de transporte emplearon?; ¿Cuáles fueron sus características geográficas, jurídicas, institucionales, culturales o religiosas?; ¿Cuáles fueron los nodos y los ejes comerciales y portuarios donde se desarrollaron?; ¿Qué mercancías y productos fluyeron por dichas redes?; ¿Cuáles de dichos productos, tanto por su valor económico y, sobre todo, cultural, sirvieron para integrar en mayor medida un mundo cada vez más global?; etc.

El libro que ahora presento pretende abordar dicho análisis partiendo desde una óptica distinta y empleando un tipo de documentación muy poco utilizada por la historiografía española e internacional: los seguros marítimos. Mientras que en ocasiones anteriores he investigado con diversas pólizas de seguros marítimos contratadas o negociadas por agentes castellanos para estudiar determinados personajes o circuitos comerciales, ahora presento un análisis completo de las redes marítimas que estos fueron tejiendo en los siglos XV y XVI. La riqueza de la documentación manejada es de tal amplitud y diversidad que nos permite cartografiar dichas relaciones, estableciendo quiénes fueron sus protagonistas, las naves que emplearon, las rutas donde estuvieron presentes, el volumen de negocio que manejaron y las mercancías con que traficaron. En suma, podemos establecer un panorama bastante preciso del comercio y la navegación en los siglos XV y XVI. Visión que hasta el momento, salvo en el caso de la Carrera de Indias, no se ha realizado para la historia de España.

Las publicaciones sobre comercio y navegación en la Europa del siglo XVI gozan de una larga tradición historiográfica. No en vano, el impulso de F. Braudel se tradujo en la edición de la colección de l'École Pratique des Hautes Études. VI^e Section. «Affaires et gens d'affaires». En ella nos podemos encontrar, dejando aparte las que tratan sobre España, las obras de Tucci, Heers, Bergier,

¹¹ BLOCKMANS, W., KROM, M. y WUBS-MROZEWICZ, J. (eds.), *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300-1600: Commercial Networks and Urban Autonomy*. New York, 2017.

¹² EKBERG, E., LANGE, E. y EROK, E. (2012), «Building the Networks of Trade. Perspectives on Twentieth-Century Maritime History», in G. HARLAFTIS, S. TENOLD y J. M. VALDALISO (eds.), *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*. Basingstoke, 2012. 88-105.

Tenenti, Delumeau, Romano, Schick, Gioffrè, Doehaerd y muchos otros más¹³. Esta labor ha sido continuada con la celebración de numerosos Congresos Internacionales de Historia Marítima y la publicación de sus correspondientes actas¹⁴. Por su parte, en el ámbito historiográfico anglosajón los estudios de historia marítima gozan de gran tradición y prestigio, aunque se han centrado más en los siglos posteriores al XVI¹⁵. Gran parte de ellos se enmarcan dentro de la corriente de la «Atlantic History»¹⁶, continuada en la actualidad por los estudios enmarcados en la «Global History»¹⁷. Publicaciones que han surgido de la necesidad de estudiar las redes de comercio a escala mundial¹⁸.

¹³ BERENGO, A., *Lettres d'un marchand vénitien Andrea Berengo (1553-1556)* / Présentées par Ugo TUCCI. París, 1957; HEERS, J., *Le livre de comptes de Giovanni Picamiglio homme d'affaires génois, 1456-1459*. París, 1959; BERGIER, J. F., *Genève et l'économie européenne de la renaissance*. París, 1963. TENENTI, A., *Naufages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*. París, 1959; DELUMEAU, J., *L'Alun de Rome, XV-XIXe siècle*. París, 1963; ROMANO, R., *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne: 1547-1611*. París, 1951; SCHICK, L., *Jacob Fugger: un grand homme d'affaires au début du XVIe siècle*. París, 1957; GIOFFRE, D., *Gênes et les foires de change de Lyon à Besançon*. París, 1960; DOEHAERD, R., *Études anversoises: documents sur le commerce international à Anvers, 1488-1514*. París, 1962-1963. 3 vols.

¹⁴ *Colloque international d'histoire maritime. Le Navire et l'économie maritime du XVe au XVIIIe siècle*. París, 1957; *Colloque international d'histoire maritime. Le Navire et l'économie maritime du Moyen âge au XVIIIe siècle*. París, 1958; *Colloque international d'histoire maritime. Le navire et l'économie maritime du nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIIIe siècle*. París, 1960; *Colloque international d'histoire maritime. Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen-Age au XVIIIème siècle*. París, 1962; *Colloque International d'Histoire Maritime. Méditerranée et Océan Indien*. París, 1963; *Colloque international d'histoire maritime. Les grandes voies maritimes dans le monde*. París, 1965; *Colloque international d'histoire maritime. Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XVe et XVIe siècles*. París, 1966; *Colloque international d'histoire maritime. Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien*. París, 1970; *Colloque international d'histoire maritime. Les routes de l'Atlantique*. París, 1969; *Colloque international d'histoire maritime. Les navigations des Occidentaux sur l'Océan Indien et la Mer Caspienne: XIII-XVe siècles*. París, 1967; *Colloque International d'Histoire Maritime. Les Grandes escales*. Bruxelles, 1972; *Colloquio internazionale di storia marittima Le genti del mare Mediterraneo*. Napoli, 1981; *Congresso internazionale di storia marittima. Navigazioni mediterranee e connessioni continentali*. Napoli, 1982; *Colloque International d'Histoire Maritime. Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen âge au XXe siècle*. Rennes, 2006.

¹⁵ Ver en este aspecto los artículos publicados en las revistas *The International Journal of Naval History* y *The International Journal of Maritime History*.

¹⁶ ALPERS, E. A., *The Indian Ocean in World History*. Oxford, 2014. ARMITAGE, D., BRADDICK, M. J. (eds.), *The British Atlantic World, 1500-1800*, Houndmills, 2009. BAILY, B., *Atlantic History. Concept and Contours*. Cambridge, 2005. BUTEL, P., *Histoire de l'Atlantique, de l'Antiquité à nos jours*. París, 2012. CUNLIFF, B. W., *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples, 8000 BC-AD 1500*. Oxford, 2004. GREENE, J. P./MORGAN, P. D. (eds.), *Atlantic History: A Critical Appraisal*. Oxford, 2009. ORDAHL KUPPERMAN, K., *The Atlantic in World History*. Oxford, 2012.

¹⁷ O'ROURKE, K. H. y WILLIAMSON, J. F.: «When did globalisation begin?», *European Review of Economic History*, 2002, 6, pp. 23-50. CAÑIZARES-ESGUERRA, J. y SEEMAN, E. (eds.): *The Atlantic in Global History: 1500-2000*. New Jersey, 2007. CRESPO SOLANA, A. (coord.): *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el Mundo Atlántico (1500-1830)*. Madrid, 2010. POMERANZ, K. y TOPIK, S.: *The World that Trade Created. Society, Culture, and World Economy. 1400 to Present*. New York, 2006. GRUZINSKY, S., *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*. París, 2004.

¹⁸ Por ejemplo, para el caso español MARTÍNEZ RUIZ, J. I. (ed.), *A Global Trading Network. The Spanish empire in the world economy (1580-1820)*. Sevilla, 2018. YUN CASALILLA, B., *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*. Singapore, 2019.

En todas estas publicaciones se abordan las cuestiones que nos hemos planteado anteriormente e, incluso, algunas inciden en el protagonismo que en el desarrollo económico tuvieron las redes de navegación y comercio. La mayor parte de sus análisis parten de la documentación portuaria de tipo fiscal, así como de la procedente de fondos notariales, de la correspondencia mercantil, de la legislación marítima, etc. Este tipo de fuentes, sin embargo, son escasas en España –salvo en los territorios de la antigua Corona de Aragón–, por lo que para el caso de los siglos XV y XVI aún estamos en el proceso de reconstruir las complejas redes portuarias y de navegación existentes en la Península Ibérica en esas centurias. Como dije más arriba, el ámbito mejor conocido es el referido a la Carrera de Indias, donde, amén de otros, los estudios de F. Chaunu, E. Otte y A. M. Bernal han permitido trazar con bastante precisión quiénes fueron sus agentes, las rutas de navegación, las flotas, las mercancías y los incidentes acaecidos en el comercio español con América en el siglo XVI¹⁹. Conocimiento, aunque menor, disponemos para el relacionado con Filipinas y el galeón de Manila²⁰. Sin embargo, el volumen de los tráficos que salieron o entraron por otros puertos peninsulares en dicha centuria es muy poco conocido. Aunque recientemente se ha creado una red de investigación acerca de la gobernanza de los puertos atlánticos españoles²¹, el problema fundamental para investigar en esta cuestión es la casi absoluta ausencia de cuentas portuarias, que permitan cuantificar el volumen del comercio exterior español en los siglos XV y XVI. Contamos de cifras parciales de los puertos de Bilbao y Portugalete de 1475-1501²² y, sobre todo, con la obra de H. Lapeyre que utilizó las fuentes fiscales conservadas en el archivo de Simancas, pero sus noticias son muy desiguales²³. Mejores son las informaciones disponibles para el comercio gallego y vasco y, especialmente, bilbaíno en dicho siglo²⁴.

¹⁹ CHAUNU, Pierre, *Séville et l'atlantique (1504-1650)*. París, 1955-1959. 8 vols. BERNAL, A. M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla, 1992. OTTE, E., *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla, 1996.

²⁰ CHAUNU, P., *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles): introduction méthodologique et indices d'activité*. París, 1960. BERNABÉU ALBERT, S. y MARTÍNEZ SHAW, C. (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla, 2013.

²¹ <http://www2.uned.es/gobernanza-puertos-atlanticos/>

²² Las cifras relativas al comercio con Londres y Bristol están publicadas en CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F., «El comercio entre Castilla e Inglaterra a través de los puertos de Bristol y Bilbao (1461-1504)», in VAL VALDIVIESO, M. I. del, MARTÍN CEA, J. C., y CARVAJAL DE LA VEGA, D. (eds.), *Expresiones del poder en la Edad Media. Homenaje al profesor J. A. Bonachía Hernando*. Valladolid, 2019, pp. 523-534. Las cuentas se han conservado en el ARCHIVO DE LA REAL CHANCILLERÍA DE VALLADOLID. Sala de Vizcaya, Cajas 1933-2/1936-1 y 4317-4.

²³ LAPEYRE, H., *El comercio exterior en Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid, 1981. LAPEYRE, H., «Algunos datos sobre el movimiento del puerto de San Sebastián en tiempos de Felipe II», *BEHSS*, 5, 1971, pp. 181-191.

²⁴ JUEGA PUIG, J., *El comercio marítimo de Galicia, 1525-1640*. Pontevedra, 2014. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M. C., «El comercio marítimo de Baiona en la segunda mitad del siglo XVII», *Obradoiro de Historia*

Pero ninguna de estas investigaciones ha empleado, salvo marginalmente, las fuentes de los seguros marítimos como forma de adentrarse en el conocimiento de la navegación española en el Quinientos²⁵. De ahí la singularidad de este trabajo de investigación, que continua con otros que he venido haciendo sobre comercio y navegación en los siglos XV y XVI²⁶.

Como he adelantado, para hacer el estudio del seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI he contado con una masa documental enorme. Esta está formada, principalmente, por la conservada en el Archivo de la Diputación Provincial de Burgos en su sección del Consulado. Allí se guardan 11 gruesos libros registros que contienen las copias de 10.396 pólizas inscritas entre los años 1565 y 1619, que solo son una parte de las que se contrataron en su momento. Junto a ellos están numerosos libros de contabilidad de la institución consular y de diferentes compañías mercantiles. A todas estas fuentes he sumado los datos procedentes de diversos archivos españoles y de Bélgica, Países Bajos, Inglaterra, Francia, Italia y Portugal, lo que me ha permitido tener información de en torno a 20.000 seguros, entre pólizas, asientos contables y pleitos judiciales de los siglos XV y XVI. Documentación que en gran parte no ha sido utilizada hasta ahora de manera sistemática, contando solo con un trabajo parcial de Manuel Basas Fernández y con las fichas inéditas elaboradas por Marie Helmer²⁷. Todo lo cual permite poder hacer un análisis pormenorizado de las características del seguro marítimo en Castilla y, por

Moderna, n.º 17, 2008, pp. 179-209. BILBAO, L. M. y LANZA GARCÍA, R., «Entre Castilla y Francia. Comercio y comerciantes de Bilbao a mediados del siglo XVI», *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. XXVII, 1 (2009), pp. 103-139. BILBAO, L. M. y LANZA GARCÍA, R., «Comercio y comerciantes ingleses en Bilbao a mediados del siglo XVI», in IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., PÉREZ GARCÍA, R. M. y FERNÁNDEZ CHAVES, M. F. (eds.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna*. Sevilla, 2015, pp. 831-848. GIL SÁEZ, J., GONZÁLEZ ARCE, J. D. y HERNÁNDEZ GARCÍA, R., «El comercio de los puertos vascos en la primera mitad del siglo XVI a partir de los contratos de fletamento». *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, n.º 33, 2013, pp. 37-62. GONZÁLEZ ARCE, J. D. y HERNÁNDEZ GARCÍA, R., «Transporte naval y envío de flotas comerciales hacia el Norte de Europa desde el Cantábrico Oriental (1500-1550)», *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, n.º 24, 2011, pp. 51-88. AZPIAZU ELORZA, J. A., *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*. San Sebastián, 1991. LUCAS VILLANUEVA, O., *El comercio internacional castellano a través del puerto de Laredo en la época de Felipe II*. Santander, 2019. MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., «Expansión ultramarina y economía vitivinícola. El ejemplo de Canarias (1500-1550)». *Investigaciones de Historia Económica*, 8, 2007, pp. 13-44. LOBO CABRERA, M., *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Las Palmas de Gran Canaria, 1993. LOBO CABRERA, M., «El comercio entre Canarias y Cádiz en la primera mitad del siglo XVI», in FRANCH BENAVENT, R., y BENÍTEZ SÁNCHEZ-BLANCO, R. (coords.), *Estudios de historia moderna: en homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban*, Valencia, 2008, Vol. 2, pp. 683-696. GARCÍA HURTADO, M. R. y REY CASTELAO, O. (coords.), *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Santiago de Compostela, 2016.

²⁵ A modo de comparación, aunque centrado especialmente en el mundo contemporáneo, ver BARCIELA LÓPEZ, C., DI VITTORIO, A. y OSTUNI, N. (eds.), *Le assicurazioni: sicurezza e gestione dei rischi in Italia e Spagna tra età moderna e contemporanea*. Milano, 2016.

²⁶ Ver Bibliografía de CASADO ALONSO, H.

²⁷ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*. Bilbao, 1963.

extensión, en Europa, América, África e, incluso, Asia. Pero, al ser Burgos una de las mayores bolsas de contratación de seguros de ese momento, comparable a las de Amberes o Génova y superior a las plazas de Londres, Ámsterdam, Ruan, Nantes, Lisboa, Sevilla, Barcelona, Mallorca, Florencia, Venecia o Ragusa, hace que sea un espléndido observatorio del comercio y la navegación en el siglo XVI. Situación curiosa, ya que Burgos no es una ciudad portuaria y está situada a 150 kilómetros de la costa. Hecho que nos lleva a pensar en que en la negociación de un seguro de cualquier tipo intervienen más cuestiones que las puramente geográficas: conocer la técnica, estar bien informado, tener un apoyo institucional que deje claro los derechos de propiedad y disponer de abundantes capitales para cubrir los riesgos.

He estructurado el libro en cuatro partes²⁸. La primera está concebida como un estudio introductorio del seguro marítimo en Castilla. Para ello abordo, en primer lugar, el análisis del panorama historiográfico que existe en la actualidad en las publicaciones que sobre la historia del seguro de España se han hecho para la época preindustrial. Posteriormente, señalo las fuentes que he utilizado en el libro, destacando su amplitud, variedad y complejidad y, de manera especial, las conservadas en la sección Consulado de Burgos del Archivo de la Diputación Provincial de Burgos. La completo con un estudio más propio de historia del derecho que de historia económica y social: la normativa y la práctica que hubo acerca de los seguros españoles en los siglos XV y XVI. Sus orígenes, la legislación y las características, modalidades y efectos del seguro. Aquí me centro en el análisis de las particularidades del seguro marítimo, ya que las del seguro de vida las he estudiado en otro trabajo mío²⁹.

La segunda parte está destinada a analizar la práctica del seguro marítimo en Castilla a finales del siglo XV y durante la primera mitad de la centuria siguiente. Ante la falta de documentación procedente de protocolos notariales o registros consulares, me he basado en información de pleitos y, sobre todo, en la que se encuentra en múltiples libros de contabilidad de mercaderes castellanos, residentes en España, Italia y Bélgica, donde anotaron los asientos de los seguros de sus propios cargamentos y de aquellos en que actuaron como aseguradores. Analizo detalladamente los casos de Juan de Castro y Simón Díaz el Rico de Burgos, la compañía Pesquera-Silos asentada en Florencia, la de Juan de Castro Mújica de Brujas, de Juan de Lezama de Bilbao y la del mayor corredor de seguros de Amberes, Juan Henríquez. Pero, aunque no tan especializados como los citados, hubo otros muchos mercaderes que contrataron pólizas de seguros en estos años. Hecho que me lleva al claro

²⁸ El libro se complementa con 8 Apéndices y 17 Gráficos, que por su extensión (910 páginas) van en un CD aparte.

²⁹ CASADO ALONSO, H., «Insuring Life, Insuring Debt: Life insurance in sixteenth-century Spain», *Pedralbes, Revista de historia moderna*, 40, 2020, pp. 75-95.

convencimiento de que la práctica de asegurar estaba en España plenamente extendida y era habitual entre los agentes del comercio internacional desde el último tercio del siglo XV.

La tercera parte es el cuerpo fundamental del libro: el comercio y la navegación en la época de Felipe II visto a través de la gran bolsa de seguros de Burgos. Aparte de disponer de bastantes libros de contabilidad de mercaderes y corredores de seguros, junto con numerosos pleitos –algunos muy voluminosos–, tenemos la riquísima documentación del Consulado de Burgos. Ello permite analizar con todo detalle las características del seguro marítimo en la segunda mitad del siglo XVI: su mercado, los barcos empleados, las rutas, los objetos del seguro, los asegurados, los aseguradores y las primas. De esa manera conocemos mejor la industria aseguradora y, en consecuencia, el comercio y la navegación en aquellos tiempos. Ámbitos que se nos presentan muy activos y prósperos, ya que mueven unas elevadas sumas de dinero, y cuyos agentes están presentes en todo el mundo, desde las costas del Báltico a las de América, África y Asia, pasando por todos los mares europeos. Hechos que muchas veces no se han tenido en cuenta en los estudios de historia global. Pero, de la misma manera, en nuestras páginas afloran todos los grupos sociales que se mueven en torno al seguro marítimo de la Europa del siglo XVI: hombres de negocios, tratantes, dueños de barcos, marinos, consignatarios, comisionistas, aseguradores, etc. Un mundo sometido en esos momentos a un proceso de cambio. Incluso, en el estudio de los barcos se adivina el choque mental y religioso entre las dos Europas, la católica y la protestante.

La última parte del libro está concebida como un apartado de reflexiones y conclusiones. En ella intento sacar respuestas acerca de la evolución de la navegación y de los peligros de la mar, desde finales del siglo XV hasta principios del siglo XVII, a partir del estudio de la evolución de las primas en los diferentes espacios geográficos. Al mismo tiempo, intento lanzar algunas hipótesis –a falta de datos que me permitan hacer cálculos y modelos semejantes a los de las actuales matemáticas actuariales– acerca de los rendimientos de los seguros. Los beneficios fueron buenos hasta un cierto momento, pero desde la década de 1570 estos fueron a la baja, con la consiguiente cadena de quiebras de corredores y aseguradores. El aumento de la peligrosidad en los mares, especialmente en las rutas de la fachada atlántica europea, uno de los principales mercados castellanos, hundió el comercio y la navegación. Hecho que contrasta con la mejor situación en otras rutas, como la Carrera de Indias o la del mar Mediterráneo. Al mismo tiempo, los seguros marítimos constatan el fracaso de la política naval de Felipe II en los Países Bajos, el Canal de la Mancha y las rutas del norte, frente a la mediterránea. Igualmente, el estudio del seguro revela que era una forma de inversión crediticia por lo que su declive a finales del siglo XVI arrastró a otros sectores de la economía

de la Monarquía Hispánica. La negociación de pólizas de seguros marítimos continuó durante los siglos XVII y XVIII en algunos centros de contratación, como Lisboa, Bilbao, San Sebastián, Sevilla, Cádiz, Mallorca o Barcelona, pero su clientela era preferentemente local. Estábamos, pues, muy lejos de atraer, como hizo Burgos en los siglos XV y XVI, a comerciantes y patrones de barcos extranjeros que optaran por asegurarse en España, eligiendo desde entonces por el contrario a Ámsterdam o Londres. En conclusión, tenemos otra faceta ignorada de la crisis del siglo XVII en España y, por extensión, del papel del país en la historia económica mundial.

Este libro es el fruto de un trabajo que se ha prolongado durante muchos años, quizás demasiados, como fruto de mis «disipaciones» causadas por otras investigaciones y a las dificultades para abordar la enorme cantidad de documentación consultada en archivos nacionales y extranjeros. En todos estos años he contado con la ayuda y el apoyo anímico de múltiples personas. Profesionales de diferentes archivos, junto con investigadores de diferentes universidades, donde en diversos seminarios he anticipado algunas de las cuestiones que trato en esta obra, y gente muy variada entre las que destacaré a mis compañeros de la Universidad de Valladolid, amigos y familiares. Inmensa gratitud guardo especialmente para Floriano Ballesteros Caballero, José Luis Moreno Peña, Carlos Marquina Verde, Matías Vicario Santamaría, Teo F. Ruiz, José Ignacio Martínez Ruiz, Peter Spufford, Raymond Fagel, Carla R. Phillips, Hajime Ouchi, Iñaki López Martín, Selma Huxley, Michael Barkham, Amândio Barros, Flavio Miranda, Luis Miguel Duarte, Antonio Sánchez del Barrio, Ángel García Sanz, Juan Antonio Bonachía Hernando, David Carvajal de la Vega, Juan Manuel Bello León, Alberto Tenenti, Potito Quercia, Guido Rossi, Giovanni Ceccarelli, Francesco Ammannati, Antonio di Vittorio, Giulio Fenicia, Dario Dell'Osa, Francis Brumont, Jean Philippe Priotti, Michel Bochaca, Jacques Bottin, Iago Irijoa Cortés, Ernesto García Fernández y otros, que deseo me perdonen por el olvido. Todos ellos de alguna manera, muchas veces sin proponérselo, me ayudaron en los archivos, me facilitaron información, me aconsejaron y, sobre todo, me animaron para salir de los baches acaecidos durante esta larga y fatigosa investigación. Igual gratitud guardo con los informantes anónimos que ayudaron a mejorar su contenido, así como al Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valladolid. Este libro está dedicado a mi mujer, Belén Arto Jiménez, sin cuya ayuda, complicidad e insistencia continuada no hubiese visto la luz el texto que tiene el lector en sus manos. Los errores, por supuesto, son míos.