



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

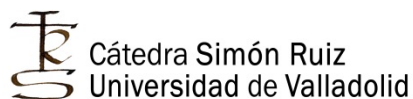
384 p. ; 24 cm + 1 CD-ROM. – (Historia y Sociedad. Cátedra Simón Ruiz ; 8)
ISBN 978-84-1320-156-6

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



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 Medievo 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.



Este libro está sujeto a una licencia "Creative Commons Reconocimiento-No Comercial - Sin Obra derivada" (CC-by-nc-nd).

HILARIO CASADO ALONSO, VALLADOLID, 2021

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

Diseño: Ediciones Universidad de Valladolid

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 «reseguro»	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; GIOFFRÈ, 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: XIIe-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. BAILYN, B., *Atlantic History. Concept and Contours*. Cambridge, 2005. BUTEL, P., *Histoire de l'Atlantique, de l'Antiquité à nos jours*. París, 2012. CUNLIFFE, 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 XVI», *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-XVI)*. 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.

PRIMERA PARTE

EL SEGURO EN ESPAÑA
EN LOS SIGLOS XV Y XVI

El funcionamiento del seguro marítimo es sencillo. Un mercader, armador, patrón o marinero fija una cantidad de capital, el total o parte del valor de la carga o del barco, que será cobrada en caso de incidente. A cambio paga una suma de dinero, la prima, fijada mediante el cálculo de un tipo de interés, el premio, sobre la suma asegurada y que se establece en virtud de las condiciones del mercado, las incertidumbres de la ruta, la mercancía transportada y, en ocasiones, el tipo de nave empleada. Para tal operación se recurre a los servicios de uno o varios corredores de seguros que, actuando a título privado, corporativo o institucionalmente, se encargan de buscar a los financieros-aseguradores que cubren el riesgo a cambio de una comisión o encomienda. Para lo cual, de manera privada o con el refrendo de una institución, firman un contrato, la póliza de seguros. Lo habitual es que el asegurado no suscriba una única póliza, sino que reparta el riesgo en varios documentos y con distintos aseguradores. Dicho documento se protocolizaba, pero es frecuente que fuera un contrato simplemente privado sin recurrir al notario. En caso de siniestro existe toda una legislación, desarrollada en el tiempo, que establece las formas e incidencias en las que se debe devolver la suma asegurada o parte de ella. Así, la legislación regula el extorno, cantidad a pagar si el capital asegurado fuere distinto del valor de la mercancía asegurada o si el premio hubiera sido diferente, así como si se optara por renunciar al seguro en el caso de que no parta la nave o esta fuere embargada. En caso de litigio se recurre a los tribunales mercantiles (los consulados) en primera instancia y en segunda –en el caso castellano– ante las Reales Chancillerías de Valladolid y Granada o al Consejo Real.

Desde la Edad Media el seguro está perfectamente institucionalizado y era practicado habitualmente en toda Europa. Incluso, parece que su utilización era obligatoria en ciertos sectores, especialmente en los mediterráneos, a pesar de su elevado coste. Lo que no quita que se siguiera recurriendo a la Providencia. De hecho, todas las pólizas acababan con la fórmula devota: «qué Dios salve la nave». Pero su difusión entre el mundo mercantil nos habla que la mentalidad de sus contratantes iba más allá de los elementos religiosos, pues se calculaba el precio del riesgo ante las desgracias naturales y sobrenaturales que pudieran acontecer. Hecho que nunca fue condenando por los canonistas y teólogos, que siempre vieron bien los beneficios obtenidos en los seguros¹.

¹ TRIVELLATO, F., *The Promise and Peril of Credit. What a Forgotten Legend about Jews and Finance Tells Us about the Making of European Commercial Society*. Princeton, 2019.

Aquí, pues, no hubo reticencias ante el interés logrado respecto a la práctica de la usura, incluso en los casos en los que se aseguraba la vida de una persona que solicitaba un crédito.

Así pues, el seguro marítimo es de una gran simplicidad. Lo que ha cambiado a lo largo del tiempo es el paso de ser un negocio particular, sometido a la jurisdicción local y de las corporaciones de comerciantes, a la creación de grandes compañías y a la existencia de tribunales mercantiles especializados en su jurisdicción². Igualmente, han cambiado los centros de contratación a escala internacional de dichos seguros. Como recientemente ha señalado el profesor Peter Spufford, la secuencia pasa por sus orígenes medievales en Venecia, se traslada a Génova y Florencia para recabar en el siglo XV en Brujas. En el quinientos, dos fueron las grandes bolsas de seguros, Amberes y Burgos, siendo complementarias las plazas italianas —incluida Ragusa—, alemanas, francesas e inglesas. En el siglo XVII el protagonismo pasó a Amsterdam y en la centuria siguiente a Londres³.

Sin embargo, mientras que el seguro marítimo está plenamente desarrollado, está surgiendo el seguro de vida y el reaseguro. El primero como seguros de riesgo, donde se cubre el pago de la suma de dinero asegurada en caso de fallecimiento antes de la finalización del contrato, que muchas veces se realiza como garantía del pago de una deuda o de una hipoteca. El segundo, como forma de transferencia del riesgo de un asegurador a otro, cubriéndose así el primero de las obligaciones y responsabilidades ante el primitivo asegurado, en muchos casos con el intento de recuperar parte de la carga. Lo que es aún inexistente en estos años, salvo en el caso del corredor Juan Henríquez, es el seguro de transporte terrestre.

1. EL SEGURO MARÍTIMO EN LA ÉPOCA PREINDUSTRIAL

Aunque las investigaciones acerca de la historia de los seguros marítimos en la época preindustrial comenzaron desde antiguo⁴, será la obra de Boiteux la que marca el análisis más riguroso sobre ellos⁵. Sin embargo, será en Italia donde se publique la mayor abundancia de trabajos, ya que, no en vano, la práctica aseguradora surgió en el país transalpino, allí fue donde se estructuró

² TENENTI, A., «El Seguro marítimo en la Europa de los siglos XV y XVI», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos...»* Burgos, 1994.

³ SPUFFORD, P., «From Genoa to London: The Places of Insurance in Europe», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*. New York, 2016, pp. 271-297.

⁴ DE ROOVER, F. E., «Early examples of marine insurance», *Journal of Economic History*, vol. 5, n.º 2, 1945. DREW, B., *The London Assurance; a second chronicle*. London. 1949.

⁵ BOITEUX, L. A., *La fortune de mer: le besoin de sécurité et les debuts de l'assurance maritime*. París, 1968.

institucionalmente y donde se han conservado los mayores y mejores archivos. Un primer impulso vino marcado por el libro de F. Melis⁶, a los que han seguido los de A. Tenenti⁷, A. Addobati⁸, G. Ceccarelli⁹, S. Tognetti¹⁰, G. Giaccheri¹¹, F. Assante¹², L. Lo Basso¹³, K. Nehlsen-von Stryk¹⁴, L. Piccino¹⁵, Ph. Hellewege y G. Rossi¹⁶, etc. En el área británica, incluido la América inglesa, las investigaciones se han centrado preferentemente en el siglo XVIII, época del nacimiento de la empresa Lloyd's¹⁷. En el caso de los Países Bajos, contamos

⁶ MELIS, F., *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI). Le fonti*. Roma, 1975.

⁷ TENENTI, A., *Naufraiges, corsaires et assurances maritimes à Venise (1592-1609)*. Paris, 1959. TENENTI, A., «Assicurazioni genovesi tra Atlantico e Mediterraneo nel decennio 1564-1572», in SCHNEIDER, J. (ed.), *Wirtschaftskräfte und wirtschaftswege, II: Wirtschaftskräfte in der Europäischen expansion: festschrift für Hermann Kellembenz*. Stuttgart, 1978. TENENTI, A. y TENENTI, B., *Il prezzo del rischio...*

⁸ ADDOBATI, A., *Commercio, rischio, guerra: Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*. Roma, 2007. ADDOBATI, A., «Italy 1500-1800: Cooperation and Competition», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 47-77.

⁹ CECCARELLI, G., «Cittadini e forestieri nel mercato assicurativo di Firenze (secc. XIV-XVI)», in PRODI, P., MUZZARELLI, M. G. y SIMONETTA, S. (eds.), *Identità cittadina e comportamenti socio-economici tra medioevo ed età moderna*. Bologna, 2007. CECCARELLI, G., «Dalla Compagnia medievale alle Compagnie assicuratrici: famiglie mercantili e mercati assicurativi in una prospettiva europea (secc. XV-XVIII)», in CAVACIOCCHI, S. (ed.), *La famiglia nell'economia europea, secc. XIII-XVIII. Atti della «Quarentesima settimana di studi di Storia Economica «F. Datini»*. Firenze, 2009. CECCARELLI, G., «Stime senza probabilità: assicurazione e rischio nella Firenze rinascimentale», *Quaderni Storici*, vol. 135, n.º 3, 2010. CECCARELLI, G., *Il gioco e il peccati: Economia e rischio nel tardo medioevo*. Bologna, 2003. CECCARELLI, G., *Un mercato del rischio: assicurare e farsi assicurare nella Firenze rinascimentale*. Venezia, 2012.

¹⁰ TOGNETTI, S., «L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento: dal libro di conti personale di Gherardo di Bartolomeo Gherardi», *Storia economica*, 2017, n.º 1, pp. 5-48.

¹¹ GIACCHERO, G., *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal medioevo all'età contemporanea*. Génova, 1984.

¹² ASSANTE, F., *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel settecento. Storia della «Real Compagnia», 1751-1802*. Napoli, 1979.

¹³ LO BASSO, L., «Che il Signore la conduca a salvamento»: le assicurazioni marittime nelle strategie economiche dei genovesi nel Seicento», in SCARAMELLA, P. (ed.), *Alberto Tenenti scritti in memoria*. Napoli, 2005.

¹⁴ NEHLSSEN-VON STRYK, K., *L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo*. Roma, 1988.

¹⁵ PICCINO, L., «Genoa, 1340-1620: Early Development of Marine Insurance», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 25-45.

¹⁶ HELLEWEGE, Ph. y ROSSI, G., *Maritime Risk Management. Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan*. Berlín, 2021.

¹⁷ COCKERELL, H. A. L. y GREEN, Edwin, *The British Insurance business 1547-1970: a guide to historical records in the United Kingdom*. London, 1976. KEPLER, J. S., «The operating potential of London marine insurance in the 1570's», *Business History*, vol. 17, n.º 1, 1975. ROSSI, G., *Insurance in Elizabethan England: The London Code*. Cambridge, 2015. MUIR DICKSON, P. G., *The Sun Insurance Office, 1760-1960. The history of Two and Half Centuries of British Insurance*. Oxford, 1960. ROSSI, G., «England 1523-1601: The Beginnings of marine Insurance», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 131-148. LEONARD, A. B. (ed.), «London 1426-1601: Marine Insurance and the Law Merchant», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 151-176. BOGATYREVA, B., «England 1660-1720: Corporate or Private?», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 179-203. KINGSTON, Ch., «America 1720-1820: War and Organization», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 205-226. CHET, G., «Britain and America 1650-1850: Harmonising Government and Commerce», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 249-268. RAYNES, H. E., *A history of British Insurance*. New York, 1983.

con buenos estudios para las bolsas de seguros de Amberes y de Ámsterdam¹⁸, pero son escasos los análisis para Brujas. Lo mismo se puede decir para Francia y el Imperio alemán¹⁹, salvo para ya el siglo XVIII, situación que se repite en el caso del vecino Portugal²⁰. Estamos, pues, ante un panorama muy diverso y desigual, tal como revela el libro dirigido por A. B. Leonard, director de Centre for Financial History de la Universidad de Cambridge, y titulado *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*, donde desgraciadamente están ausentes los seguros marítimos españoles²¹.

El panorama español es desigual. Contamos recientemente con la obra colectiva dirigida por G. Tortella sobre la *Historia del seguro en España*, pero dicho libro se centra fundamentalmente en la época contemporánea²². Lo mismo puede decirse de las actas del reciente congreso sobre la historia del seguro en España e Italia²³. Para la época que aquí nos interesa, contamos, en primer lugar, con algunos trabajos de Historia del Derecho, siendo especialmente importantes los de S. Coronas, aunque desgraciadamente su tesis doctoral no ha sido publicada²⁴. A estos han continuado los de A. García Sanz, M. Serna Vallejo y

¹⁸ DE GROOTE, H. L. V., *De zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw*. Antwerpen, 1975. DE RUYSSCHER, D., «From usages of merchants to default rules: practices of trade, ius commune and urban law in early modern Antwerp», *Journal of Legal History*, vol. 33, n.º 1, 2012. DE RUYSSCHER, D. y PUTTEVILS, J. «The art of compromise: legislative deliberation on maritime insurance institutions in Antwerp (c. 1550-c. 1570)», *BMGN-Low Countries Historical Review*. 2015. GO, S., *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870: a comparative institutional approach*. Amsterdam, 2009. SPOONER, F., *Risks at Sea: Amsterdam Insurance and Maritime Europe, 1766-1780*. Cambridge, 1980. DE RUYSSCHER, D., «Antwerp 1490-1590: Insurance and Speculation», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016. pp. 79-105. GO, S., «Amsterdam 1585-1790: Emergence, Dominance, and Decline», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016. pp. 107-129. STEVENS, F., «The contribution of Antwerp to development of marine insurance in the 16th century», in HUYBRECHTS, M. (ed.), *Marine Insurance at the Turn of the Millenium*. Antwerpen, 2000. pp. 15-20. GO, S., *Marine Insurance in the Netherlands, 1600 1870. A Comparative Institutional Approach*. Amsterdam, 2009. GO, S., «The Amsterdam Chamber of Insurance and Average: A New Phase in Formal Contract Enforcement (Late Sixteenth and Seventeenth Centuries)», *Entreprise & Society*, 14, 3, 2013, pp. 511-543.

¹⁹ DENZEL, M. A., «Die Seeversicherung als kommerzielle Innovation im Mittelmeerraum und in Nordwesteuropa vom Mittelalter bis zum 18. Jahrhundert», in CAVACIACCHI, S. (ed.), *Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare. Secc. XIII-XVIII. Atti della «Trentasettesima Settimana di Studi», 11-15 aprile 2005*. Firenze 2006, pp. 575-609. DENZEL, M. A., *The Marine Insurance at Hamburg, 1736 to 1859*. Leiden, 2017.

²⁰ CARVALHO, Rui de, *Uma Breve história do seguro: dos antecedentes ao final do século XVII*. Lisboa, 2016.

²¹ LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016.

²² TORTELLA CASARES, G. (dir.); CARUANA DE LAS CAGIGAS, L. GARCÍA RUÍZ, J. L., MANZANO MARTOS, A. y PONS PONS, J., *Historia del seguro en España*. Madrid, 2014.

²³ BARCIOLA 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.

²⁴ CORONAS GONZÁLEZ, S. M., *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, 1979. CORONAS GONZÁLEZ, S. M., «Orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo», *Revista de Historia del Derecho*, n.º 2, 1981, pp. 269-318. CORONAS GONZÁLEZ, S. M., «La Ordenanza de seguros marítimos del Consulado de la Nación de España en Brujas», *Anuario de historia del derecho español*. n.º 54, 1984, pp. 385-408. CORONAS GONZÁLEZ, S. M., *El seguro marítimo en el ámbito comercial Hispano-Flamenco durante el siglo XVI*. Universidad de Oviedo, 1975.

B. Aguilera Barchet²⁵. Las investigaciones puramente de historia económica han aumentado, también, en los últimos años, aunque son más numerosos para el área mediterránea, tanto para la Edad Media como la Moderna. Son los casos del comercio catalán²⁶, valenciano²⁷ y, sobre todo, mallorquín, un territorio de riquísimas fuentes documentales para la historia del seguro, como han demostrado O. Vaquer, J. Pons y P. Quercia²⁸. En el ámbito castellano son menores los estudios y, sobre todo, analizan aspectos muy concretos, habiéndose centrado de manera especial en la aseguración del comercio americano, como son los trabajos de A. M. Bernal²⁹, G. Céspedes del Castillo³⁰, G. Carrasco³¹;

²⁵ GARCÍA SANZ, A., «El Seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos»*. Burgos, 1994. SERNA VALLEJO, M. y BARÓ PAZOS, J., «La regulación jurídica-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII)», *Notitia vasconiae: revista de derecho histórico de Vasconia*, n.º 2, 2003, pp. 29-96. SERNA VALLEJO, M., *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcainos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico*. Madrid, 2010. AGUILERA BARCHET, B., «Un formulario de contrato de seguro de 1546. Contribución del derecho marítimo burgalés», *Derecho Marítimo Europeo. Homenaje a F. Valls Taberner*. Barcelona, 1987, pp. 1135-1176.

²⁶ GARCÍA SANZ, A. y FERRER MAILLOL, M. T., *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona, 1983. DEL TREPPO, M., «Assicurazioni e commercio internazionale a Barcellona nel 1428-1429», *Revista Storica Italiana*, vol. 69, 1957. LOBATO FRANCO, I., *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial: Barcelona 1650-1720*. Sevilla, 1995.

²⁷ Guiral-Hadziiossif, J., «Assureurs et assurances à Valence à l'époque des Rois Catholiques», in *Horizons marins, itinéraires spirituels (XVe-XVIIIe siècles)*. Paris, 1987. Vol. II, pp. 155-166. CRUSELLES GOMEZ, E., «Los mercados aseguradores del Mediterráneo catalano-aragonés», in CAVACIOCCHI, S. (ed.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare: Secc. XIII-XVIII. Atti della «37a settimana di studi di Storia Economica «F. Datini»*. Firenze, 2006.

²⁸ VAQUER BENNASSAR, O., «El comercio marítimo de Mallorca en el tránsito a la modernidad», *Studia historica. Historia moderna*, n.º 17, 1997, pp. 147-156. PONS PONS, J., «Cambios en la organización de los aseguradores mallorquines durante la segunda mitad del siglo XVII», *Boletín de la Institución Fernán González*, anexo 1995. PONS PONS, J., *Companyies i mercat assegurador a Mallorca: (1650-1715)*. Mallorca, 1996. PONS PONS, J., «Compañías de seguro marítimo en España (1650-1800)», *Hispania, Revista española de historia*, Vol. 67, n.º 225, 2007, pp. 271-294. QUERCIA, P., *La gestione del rischi marittimi nel Mediterraneo occidentale della seconda metà del XVI secolo attraverso il mercato assicurativo balearico*. Bari, 2013. QUERCIA, P., *Le Assicurazioni marittime maiorchine a metà cinquecento: come fattore di socializzazione del rischio*. Bari, 2014. CUADRADA, C. y LÓPEZ, M.ª D., «Les assegurances mallorquines i el comerç marítim Mediterrani a la Baixa Edat Mitjana: la ruta magribina», *Estudis Històrics i documents Arxius de Protocols*. XVII, 1999, 87-106.

²⁹ BERNAL, A. M., «Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias, siglo XVI», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos»*. Burgos, 1994. BERNAL, A. M., «Seguro marítimos en la Sevilla del siglo XVII: sobre la creación del oficio público de escribano de seguros y la compra del mismo por portugueses», *Anuario de Investigación Hespérides*, 1, 1993, pp. 43-54. BERNAL, A. M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla, 1992. BERNAL, A. M., «Relaciones comerciales y seguros marítimos entre Sevilla y Portugal», in *Congreso Internacional de Historia. El Tratado de Tordesillas y su época*. Madrid, 1995, pp. 863-874.

³⁰ CÉSPEDES DEL CASTILLO, G., «Los Seguros marítimos en la Carrera de Indias», *Anuario historia del derecho español*, 1948. Tomo XIX, pp. 57-102.

³¹ CARRASCO GONZÁLEZ, M. G., «Los seguros en el comercio marítimo español durante la Edad Moderna», *Economía marítima: actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando, 1998, pp. 63-82.

O. C. Barney³², J. Baskes³³, A. Macías³⁴, A. García Baquero³⁵, M. T. López Beltrán³⁶, M. Ravina³⁷, J. M. Madurell³⁸, J. Pons³⁹ y, también, sobre el papel de los españoles asegurando en los Países Bajos⁴⁰. Sin embargo, para otros ámbitos marítimos los únicos estudios son los de F. Ballesteros⁴¹, S. Huxley⁴², M. H. Barkham⁴³, J. P. Priotti⁴⁴, C. y W. Phillips⁴⁵, J. Juega Puig⁴⁶ y, sobre todo, los de M. Basas⁴⁷, M. Helmer⁴⁸ y los míos propios⁴⁹. Estudios

³² BARNEY, O. C., *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*. México, 1998.

³³ BASKES, J., *Staying afloat risk and uncertainty in Spanish Atlantic world trade, 1760-1820*. Stanford, 2013. BASKES, J., «Cadiz 1780-1808: A Corporate Experiment», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 229-247.

³⁴ MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., «Aseguración marítima y comercio exterior, 1500-1560», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 2017, n.º 63, pp. 1-17.

³⁵ GARCÍA BAQUERO, A., *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Cádiz, 1976. 2 vols.

³⁶ LÓPEZ BELTRÁN, M. T., «Financiación de los viajes y cobertura de los riesgos en el tráfico marítimo malagueño en época de los Reyes Católicos. II: Seguros marítimos», *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, n.º 21, 1999, pp. 281-300.

³⁷ RAVINA, M., «Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a finales del siglo XVII», *Revista de Indias*, 43, 1983, pp. 481-513.

³⁸ MADURELL MARIMÓN, J. M., «Los Seguros marítimos y el comercio con las Islas de La Madera y Canarias (1495-1506)», *Anuario de estudios atlánticos*, 1959.

³⁹ PONS PONS, J., «The Transformation of the Marine Insurance Market in the Seventeenth and Eighteenth Centuries in Spain. From Individual Insurers to Insurance Companies», in HELLEWEGE, Ph. y ROSSI, G. (2021), *Maritime Risk Mangement. Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan*. Berlín, 2021, pp. 189-207.

⁴⁰ SICKING, L., «Los grupos de intereses marítimos de la Península Ibérica en la ciudad de Amberes: la gestión de riesgos y la navegación en el siglo XVI, in SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., BOCHACA, M. y AGUIAR ANDRADE, A. (eds.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño, 2012, pp. 167-199.

⁴¹ BALLESTEROS CABALLERO, F., «El seguro marítimo en Burgos. Una Póliza de 1509», *Boletín de la Institución Fernán González*, 207, 1993, pp. 207-2017.

⁴² HUXLEY-BARKHAM, S., «Aseguradores burgaleses y pesca trasatlántica en el País Vasco: el efecto de las guerras sobre sus negocios», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos»*. Burgos, 1994, pp. 531-553.

⁴³ BARKHAM, M. H., «Mercaderes, comercio, y finanzas en el norte de España: seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián y Madrid», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos»*. Burgos, 1994, pp. 557-619.

⁴⁴ PRIOTTI, J. P., «Estructura y funcionamiento del sistema asegurador bilbaíno en Europa durante el siglo XVI», *Letras de Deusto*, 93, 2001, pp. 173-306.

⁴⁵ PHILLIPS, W. D. y PHILLIPS, C., «Spanish wool and dutch rebels, the Middelburg incident of 1574», *The American Historical Review*, vol. 82, n.º 2 (1977), pp. 312-330.

⁴⁶ JUEGA PUIG, J., «Las pólizas de seguros y el préstamo en el comercio marítimo gallego, 1525-1640», *Obradoiro de historia moderna*, n.º 19, 2010, pp. 39-60.

⁴⁷ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*. Bilbao, 1963. BASAS FERNÁNDEZ, M., «Tráfico atlántico asegurado en Burgos a mediados del siglo XVI», *Boletín Institución Fernán-González*, 1966, pp. 62-87.

⁴⁸ Desgraciadamente los estudios de dicha investigadora sobre los seguros burgaleses no han sido publicados.

⁴⁹ CASADO ALONSO, H., «Comercio Internacional y Seguros...» CASADO ALONSO, H., «El mercado internacional de seguros de Burgos...». CASADO ALONSO, H., «El comercio de hierro vasco...». CASADO ALONSO, H., «Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio...». CASADO ALONSO, H., «El comercio de Nueva España con Castilla...». CASADO ALONSO, H., «La pêche à Terre-Neuve et le commerce international...». CASADO ALONSO, H., «El seguro marítimo en la Carrera de Indias...».

completados con los que actualmente se están haciendo sobre un tema de moda: la guerra marítima⁵⁰.

En general, todas las investigaciones realizadas, tanto en España como fuera de ella, coinciden en señalar que la práctica aseguradora en las etapas anteriores al siglo XIX se centraba fundamentalmente en el seguro marítimo y marginalmente en los seguros de vida, mientras que, por el contrario, no hay pólizas que cubran los riesgos del transporte terrestre.

En conclusión, la historia del seguro en la Europa preindustrial presenta hoy día grandes lagunas. Mientras que vamos conociendo de una manera aceptable las cuestiones jurídicas y normativas, más lo acontecido en el siglo XVIII, mientras que la época medieval y la referente a los siglos XVI y XVII son muy desconocidas, tanto para el caso de los territorios de la antigua Corona de Aragón como los de Castilla. La falta de documentación, las más de las veces privada y, cuando esta se ha conservado lo ha sido en los archivos de protocolos notariales, han dificultado su investigación. Trabajar en dichos fondos documentales es muy lento y laborioso, lo que ha desanimado a muchos estudiosos. Otro tanto se puede decir si se ha de investigar a partir de fuentes conservadas en el extranjero, especialmente en archivos británicos, neerlandeses o italianos, en muchos de los cuales hay abundantes noticias de pólizas de seguros marítimos y de reaseguros, que afectan al comercio español.

2. FUENTES PARA EL ANÁLISIS DEL SEGURO MARÍTIMO EN CASTILLA EN LOS SIGLOS XV Y XVI

Como he señalado anteriormente, no existe un fondo documental preciso y de las magnitudes adecuadas para estudiar en profundidad el seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI. Al ser la contratación un negocio puramente privado, sus documentos se copiaban en los libros de protocolos notariales⁵¹, aunque es probable que en muchos casos ni siquiera se acudiera a los servicios de los escribanos por lo que ello suponía de gasto⁵². Por ello, a

⁵⁰ Ver a este respecto el reciente libro de GARCÍA HERNÁN, E. y MAFFI, D. (eds.), *Estudios sobre Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*. Valencia, 2017. GELABERT GONZÁLEZ, J. E., «Diplomacia, comercio y tolerancia en la Europa Atlántica (1585-1609)», in TRUCHUELO GARCÍA, LÓPEZ VELA, S. R. y TORRES ARCE, M. (coords.), «*Civitas*»: expresiones de la ciudad en la Edad Moderna. Santander, 2015, pp. 227-253. Para el caso de los Países Bajos SICKING, L., *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at sea in the Renaissance*. Leiden, 2004 (Santander, 2017).

⁵¹ Este es el caso de los abundantes seguros mallorquines.

⁵² Por ejemplo, una de las más antiguas póliza de seguros marítimos conservada en Burgos, de 1509, servía de envoltorio de otros documentos (BALLESTEROS CABALLERO, F., «El Seguro marítimo en Burgos: una póliza de 1509», *Boletín de la Institución Fernán González*, anexo 1995, pp. 207-217).

diferencia de otras partes de España, se han conservado pocos documentos de este tipo en los archivos notariales. Por otra parte, tal como comprobamos en determinadas documentaciones judiciales o en el riquísimo archivo del mercader y banquero Simón Ruiz, muchas veces las pólizas estaban impresas, teniendo las partes simplemente que rellenar las casillas vacías. Pero, salvo para los casos en los que se requería el respaldo del consulado de Burgos, no había necesidad de registrar ante una institución pública o privada los contratos firmados. Esta situación era común en toda Europa, lo que complica establecer largas seriaciones temporales para poder analizar los propios seguros marítimos y, a partir de ellos, abordar y cuantificar el tema de la navegación y comercio en el mundo preindustrial.

Para este trabajo hemos recopilado información muy diversa sobre seguros marítimos contratados, en España y fuera de ella, y que procede de diferentes tipos de fuentes y de archivos nacionales y extranjeros. Aparte de la contenida en diversa documentación, hay que destacar diversos libros de contabilidad mercantil, donde entre sus numerosas cuentas aparecen asientos de operaciones realizadas por sus propietarios, los cuales, a título individual, en nombre de la una compañía mercantil y/o financiera o de otra manera, actúan como aseguradores de barcos y mercancías de otros comerciantes, así como de sus propios envíos. La recogida de datos es muy tediosa y compleja, ya que requiere la lectura de miles de asientos. Por esta razón, me he detenido principalmente –sin desdeñar los restantes– en los libros contables que son anteriores a los Registros de Pólizas del Consulado de Burgos, que comienzan en 1565 y que, como veremos más adelante, son la fuente fundamental de análisis en este trabajo. Estos se localizan en los archivos de la Catedral de Burgos, Consulado de Burgos, Real Chancillería de Valladolid, Simón Ruiz de Medina del Campo, Municipal de Nantes, Municipal de Brujas, Municipal de Amberes, Naldini del Riccio y Stato de Florencia⁵³. Son los siguientes:

⁵³ ACB. Libro de mayordomía 68. ARCHV. Pleitos civiles. Moreno (Olvidados), Caja 509/6; y Fernando Alonso (Fenecidos), Caja 1414/1. Zarandona y Walls (Fenecidos), Cajas 105/1-107/1; Vizcaya. Caja 5048/2. SB, Consulado de España. II-150 y 151; XII-391. ARCHV. Pleitos civiles. Zarandona y Balboa, Caja 141/1. ADPB. Consulado. Libros 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 17, 18, 20, 22, 24, 25, 27, 29, 31, 32, 34, 36, 47, 49, 38, 45, 64, 70, 71, 100, 108, 110, 11 y 769. AMN. HH189. SA. Insolvente Boedelskamer, 2314 y 2315 (Signaturas antiguas 1480 y 1481).

CUADRO 1
DOCUMENTACIÓN DE SEGUROS MARÍTIMOS
Libros de Contabilidad de compañías mercantiles castellanas

	Localidad	Años
Juan de Castro y Simón Díaz el Rico	Burgos	1481-1508
Miguel de Silos y Andrés Pesquera	Florencia	1485-1508
Juan de Castro Mújica	Brujas	1533-1534
Sancho Gallo	Burgos/Palenzuela	1527
Juan de Lezama	Bilbao	1537-1539
Juan de Lerma	Burgos	1541-1551
Juan de Santo Domingo	Burgos	1542-1549
Diego de Bernuy	Burgos-Toulouse	1546-1555
García y Miguel de Salamanca	Burgos	1548-1574
Compañía del Salvoconducto	Nantes	1549-1564
Juan de Santo Domingo, Francisco de La Presa y Vítores Ruiz	Burgos	1552-1566
Simón Ruiz	Medina del Campo	1558-1598
Martín de Isunza	Amberes	1563
Juan Henríquez	Amberes	1562-1563
Domingo de Lanuza / Bartolomé Borrat	Perpiñán/Medina del Campo	1570
Pedro de Quintanadueñas Torre	Brujas-Amberes	1571-1576
Pedro de San Vicente	Brujas	1570-1586
Alonso de Arlanzón	Burgos	1573-1578
Herederos de Bernardino de Vallejo y Ventura del Castillo	Burgos	1573-1579
Luis de Salamanca	Burgos	1583-1586
Bautista Esteban de Burgos	Florencia	1590-1593
Lesmes y Baltasar de Astudillo	Florencia	1591-1620

Como he dicho, en sus páginas es frecuente que figure, entre la multitud de operaciones mercantiles y financieras que hacía cada una de las compañías, una o varias cuentas denominadas de *riesgos*. En ellas se anotan someramente el nombre del asegurado, la mercancía –propia o ajena–, el barco, la ruta, el premio y la cantidad asegurada. Había también algunos aseguradores que cubrían el riesgo suyo y de otros. Es el caso de Juan Henríquez de Amberes y,

en menor grado, el de Juan de Lezama de Bilbao, al ser estas personas corredoras de seguros y aseguradores, estando más o menos especializados en su contratación. Las noticias aportadas son, pues, muy numerosas y relevantes para conocer en mundo de las ciencias actuariales.

También para nuestro objetivo son interesantes los datos aportados por determinados archivos donde se conservan la documentación mercantil de algunas de las grandes compañías castellanas de la segunda mitad del siglo XVI. Es el caso de Simón Ruiz Embito. Aunque este negociante no se dedicó, salvo esporádicamente, a la aseguración, entre los cientos de cajas conservadas se encuentran documentos referentes a esta actividad, amén de la información que se encuentra en sus libros contables⁵⁴. Otro tanto se puede decir de la compañía de los Astudillo, asentada en Toscana a lo largo del quinientos. En el archivo privado del Palacio Niccolini da Camugliano de Florencia, en la sección Naldini del Riccio, se conserva la contabilidad y la correspondencia de dicha compañía burgalesa, donde hay muchas referencias a seguros marítimos de la segunda mitad del siglo XVI y principios del siguiente⁵⁵. Menos asientos de seguros se encuentran, por el contrario, en el libro diario de Bautista Esteban de Burgos, asentado también en la capital toscana⁵⁶.

Después de los libros de contabilidad de compañías mercantiles españolas, conservados en España y en el extranjero, otro fondo documental para el estudio de la historia del seguro en la Corona de Castilla es el procedente de los pleitos litigados ante el tribunal de la Real Chancillería de Valladolid. La legislación existente, reflejada en las ordenanzas de los Consulados de Burgos, Bilbao y Sevilla, establecía que los pleitos entre las diversas partes contratantes de un seguro debían juzgarse en sus respectivos tribunales mercantiles. Por lo que conocemos, salvo para el caso de Burgos, no se ha conservado dicha documentación judicial y, sobre todo, el rollo de cada uno de los pleitos. Cuando una de las partes, especialmente si intervenían muchas o el monto de los desembolsos era muy elevado, los aseguradores recurrían al alto tribunal de justicia, localizado en Valladolid. En su archivo se han conservado algunas de sus ejecutorias y varios de sus pleitos. En este aspecto es de destacar el litigio resultante de la toma en Middelburg de la flota castellana de la lana en 1574 por los rebeldes protestantes. Tal hecho dio lugar a más de 68 demandas y procesos individuales en el que cada uno de los cargadores y mercaderes españoles demandaban a los aseguradores

⁵⁴ ASR. Casa de Comercio. Correspondencia y libros de contabilidad.

⁵⁵ ARCHIVIO NALDINI DEL RICCIO NALDINI (Florencia). Libri di scrittura per società mercantili Naldini ragione cantante in Melchior de Astudillo, Libros 21-67 (1559-1601).

⁵⁶ ASF. CS-V 1771.

burgaleses para cobrar las sumas aseguradas. El pleito duró 7 años y consta de 220 piezas, entre interrogatorios a testigos, mercaderes, soldados y marineros; las escrituras de cargazón; las pólizas originales de los seguros marítimos; los traslados de los fletes y averías; la legislación vigente a aplicar en estos casos y la practicada anteriormente; amén de documentación de todo tipo⁵⁷. En suma, permite analizar con todo detalle la práctica del seguro marítimo en el siglo XVI, pero también la navegación, la piratería y las tácticas militares y navales del momento.

El tercer gran fondo documental para el estudio de los seguros es el conservado en el Archivo Municipal de Brujas, donde existe la sección del Consulado de la Nación de España en los Países Bajos (Spaanse Consulaat). A diferencia de lo que ocurre en Burgos, donde desgraciadamente no se han conservado las actas de la institución, en la ciudad belga están las memorias de las reuniones semanales que hicieron el prior y cónsules desde 1502 hasta finales del siglo XVI, amén de libros de contabilidad de mercaderes castellanos, libros de cargazones, libros de autos, protocolos notariales, cuadernos de ordenanzas, correspondencia, etc. Aunque son de temática muy diversa, una parte importante de la información allí recogida se refiere a seguros marítimos, ya que las autoridades consulares debatían y juzgaban sobre dichos asuntos, amén de recoger numerosos testimonios de pólizas de barcos que habían naufragado y que estaban aseguradas por españoles⁵⁸. Otro fondo es el del Archivo Municipal de Amberes, donde se conservan dos voluminosos libros de contabilidad del gran corredor de seguros Juan Henríquez de los años 1562 y 1563.

Pero el gran depósito documental para el estudio de la historia del seguro en España y, por extensión, en Europa y América en el siglo XVI es el conservado en el Archivo del Consulado de Burgos, depositado en la Diputación Provincial. En él, aparte de diversa documentación y libros de contabilidad de comerciantes –algunos de los cuales he citado antes–, existen para nuestro propósito varias series tocantes de manera específica a seguros marítimos. En primer lugar, la fuente fundamental son los Libros Registros de pólizas, donde el escribano del consulado anotaba un resumen bastante completo de todas las pólizas contratadas, por las cuales se pagaba un impuesto, la *avería de los riesgos* (CUADRO 2 y APÉNDICE 1). Se han conservado 11 gruesos libros (5.274 folios), que transcriben las copias de 10.396 pólizas, inscritas entre los años 1565 y 1619, aunque su mayor parte abarcan de 1565 a 1586 y, especialmente los años 1565-1573⁵⁹.

⁵⁷ ARCHV. Pleitos civiles, Masas (f), cajas 1041,4/1050,1.

⁵⁸ SB. Spaanse Consulaat.

⁵⁹ ADPB. Consulado. Libros 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 y 101.

CUADRO 2
SEGUROS CONSERVADOS EN EL ARCHIVO
DEL CONSULADO DE BURGOS

Año	Pólizas	Ducados asegurados
1565	357	839.245
1566	243	505.253
1567	387	253.764
1568	1.043	1.182.906
1569	1.056	1.094.101
1570	2.011	2.226.311
1571	1.597	1.574.110
1572	1.290	1.241.105
1573	209	223.630
1574	2	2.300
1579	1	600
1581	201	204.891
1582	329	334.351
1583	272	287.579
1584	343	354.072
1585	249	199.660
1586	177	153.316
1587	96	122.234
1588	90	103.715
1589	47	64.900
1590	46	52.975
1591	76	81.130
1592	37	39.725
1593	23	14.158
1594	37	43.100
1595	34	34.145
1596	32	29.295
1597	25	19.125
1598	23	15.055
1599	7	5.700

Año	Pólizas	Ducados asegurados
1600	13	4.350
1601	10	6.400
1602	3	7.250
1603	2	4.800
1604	3	4.450
1605	7	14.350
1606	2	600
1607	4	1.000
1610	3	900
1611	3	620
1614	3	2.100
1615	1	1.300
1619	2	2.000
	10.396	11.352.568

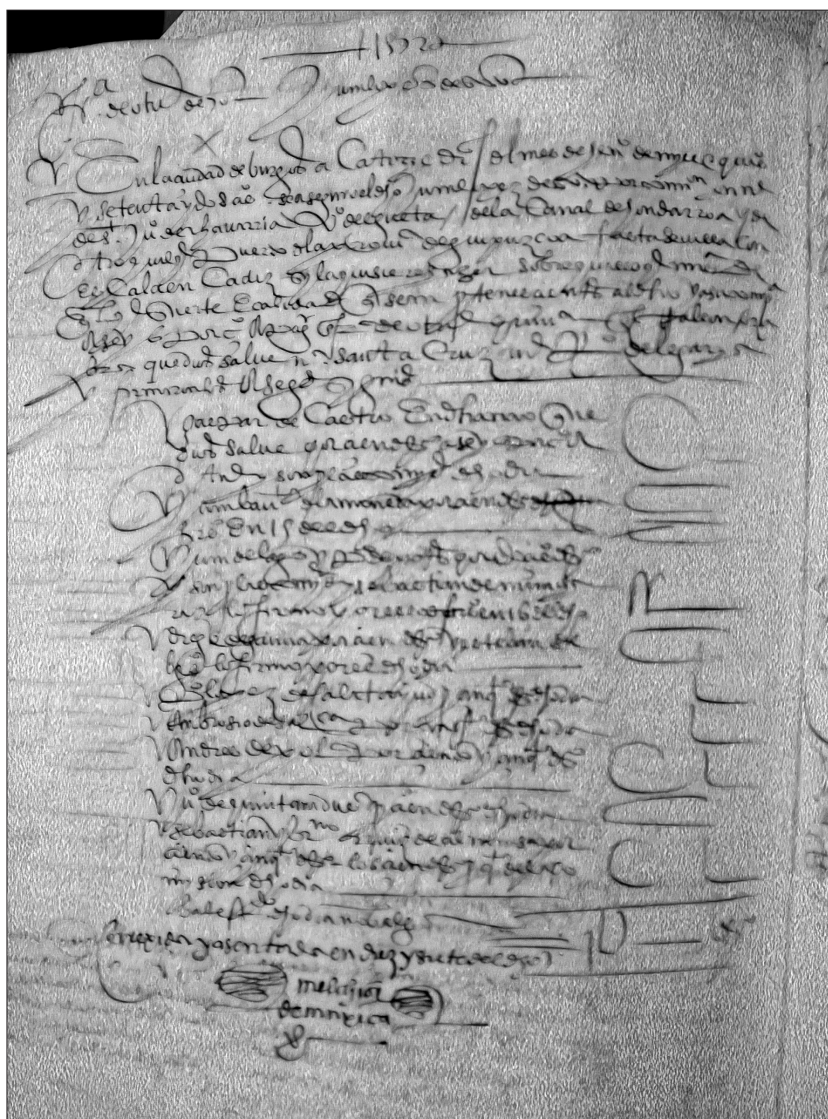
Estos son de diferente tipología (CUADRO 3).

CUADRO 3
TIPOS DE SEGUROS CONTRATADOS EN BURGOS
(1565-1619)

	Pólizas	Ducados
Seguros marítimos	10.058	11.037.077
Seguros sobre el dinero dado al maestre	35	100.952
Reaseguros	130	82.851
Seguros de vida	173	131.688
	10.396	11.352.568

En dichos libros registros se anota una amplia información: nombre del corredor del seguro, fecha del contrato, contratante, su residencia, suma asegurada, nombre del barco, maestre y/o patrón, su domicilio, mercancía asegurada, premio, ruta, feria de pago, nombres de los aseguradores con las respectivas cantidades de dinero que cubrían y, ocasionalmente, algunas incidencias. La información es, pues, completísima. La pena es que este número de pólizas, a pesar de ser estas muy numerosas, solo representa una mínima parte de las que se firmaron y se registraron ante el consulado de Burgos. Igualmente, es

una lástima que estos registros no existan para la primera mitad del siglo XVI, pero dicha ausencia viene motivada porque anteriormente no se había establecido el impuesto de *avería de riesgos* y la consiguiente obligación de registrar todas las pólizas. Eran, pues, meros contratos privados sin que se recurriera a un aval institucional.



Registro de una póliza de seguro marítimo de 1572 (ADPB. Consulado. Reg. 43, fol. 357v)

Junto a los libros registros de pólizas, se han conservado también dos libros donde los cónsules resumen, de manera muy sucinta, los autos que, por motivo de siniestros, embargos u otras circunstancias, dieron lugar a un pleito entre un asegurado y sus aseguradores entre 1567 a 1596⁶⁰. También contamos con otro libro donde se anotaron los poderes que gentes de diversa procedencia geográfica dieron entre 1575 y 1596 a los corredores de seguros asentados en Burgos para poder contratarlos⁶¹. A su vez, el consulado burgalés cobraba por todas las actividades judiciales relativas a los seguros, lo que aparece reflejado cuantitativamente en la contabilidad del denominado Libro de Sentencias, desembolsos y averías de seguros (1561-1597), donde se aporta información acerca de 3.023 sentencias, con el resumen muy sucinto del contrato y el siniestro⁶². Igualmente, en la propia contabilidad de la institución consular, tanto en sus libros diarios como en los mayores, hay abundantes datos acerca de la contratación de seguros. Se han conservado desde 1509 a 1588. En ellos, amén de otras cuestiones, aparece una información muy relevante: la relación de lo que cotizaron todos los aseguradores/mediadores de seguros en el impuesto de la *avería de los riesgos* desde 1565 a 1588. En virtud de ello es posible aproximarnos a saber el volumen total de contratación anual de la bolsa de seguros de Burgos en la segunda mitad del siglo XVI, cálculo que nos permite concluir que únicamente se han conservado los registros de una tercera parte de los seguros contratados en dicha plaza⁶³.

Todo ello se completa con las noticias acerca de seguros que aparecen en la serie de documentación «varia» del archivo del consulado de Burgos⁶⁴. Por el contrario, no se han conservado los 18 legajos referentes a *pleitos de haverías y desembolsos, sentenciados por los señores Prior y Cónsules* de los años 1556 a 1610, que figuran en el inventario del archivo del consulado que se hizo en el siglo XVII⁶⁵ y cuya consulta sería muy valiosa para conocer los mecanismos judiciales surgidos en torno a los seguros marítimos. Como he señalado más arriba, solo disponemos de la relación de las sentencias, no de los rollos de los pleitos.

Finalmente en este mismo archivo del consulado de Burgos se conservan varios libros de contabilidad de mercaderes corredores de seguros, donde anotaron las diferentes pólizas que contrataron como mediadores⁶⁶. A estos libros de contabilidad hay que sumar los que se localizan en otros archivos (CUADRO 1).

⁶⁰ ADPB. Consulado. Libros 26 (174 fols.) y 62 (162 fols.).

⁶¹ ADPB. Consulado. Libro 50 (310 fols.).

⁶² ADPB. Consulado. Libro 35 (174 fols.).

⁶³ ADPB. Consulado. Libros 1, 3, 6, 12, 14, 15, 16, 19, 30 y 77. (2.047 fols.).

⁶⁴ PEDRAZA PRADES, M. G. y BALLESTEROS CABALLEROA, F., *Catálogo de los fondos del Consulado del Mar de Burgos*. Burgos, 1990, pp. 37-80.

⁶⁵ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid, 1994, pp. 276-283.

⁶⁶ PEDRAZA PRADES, M. G. y BALLESTEROS CABALLEROA, F., *Catálogo de los fondos del Consulado...*

En suma, estamos ante una base de datos sobre seguros marítimos que creo que es excepcional y que representa la mayor existente en España para el estudio de la historia del seguro, especialmente para la segunda mitad del siglo XVI. Pero, al mismo tiempo, si dejamos a un lado determinada documentación de Italia o de Ragusa, es una de las mayores de Europa para el siglo XVI, ya que supera la cifra de 15.000 pólizas de seguros e, indirectamente, aporta noticias acerca de otras 5.000 pólizas. Estamos, pues, ante información de 20.000 seguros. Tal hecho permite, mediante el tratamiento informático de dichos datos, contrastados con los que nos aportan otras fuentes y la bibliografía existente, poder fotografiar de manera bastante precisa el comercio y la navegación española en el siglo XVI, especialmente en su segunda mitad. Pero su horizonte se extiende por toda Europa, África, América y Asia.

3. LA NORMATIVA Y LA PRÁCTICA SOBRE LOS SEGUROS MARÍTIMOS EN LOS SIGLOS XV Y XVI

Analizar el comercio y la navegación en el siglo XVI supone necesariamente recurrir a investigar la historia del derecho sobre los seguros marítimos. Técnica mercantil que experimentó un crecimiento de manera enorme en la España de los siglos XV y XVI, siendo en esta última centuria Burgos una de las bolsas más importantes. Pero, para ello, fue necesario el desarrollo jurídico de dicha práctica y la existencia de instituciones públicas y privadas que velaran por su cumplimiento. Dicha legislación ha sido estudiada por M. Basas, A. García Sanz y, de manera especial, en la tesis inédita de S. Coronas González⁶⁷. A dichos trabajos me remitiré, añadiendo las informaciones proporcionadas en las miles de pólizas conservadas en los libros de contabilidad mercantil y en los registros consulares burgaleses.

a) *Origen del seguro marítimo en España*

Como es bien conocido, el nacimiento del seguro marítimo, como el de otros instrumentos mercantiles, surge en Italia en el siglo XIV. A partir de ahí, merced a la expansión de las colonias de comerciantes genoveses, toscanos y venecianos por Europa, dicha práctica se extendió por Europa. En España llega

⁶⁷ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El seguro marítimo en Burgos...* GARCÍA SANZ, A., «El Seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI...». CORONAS GONZÁLEZ, S. M., «Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo», en *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, 1979, pp. 171-224. CORONAS GONZÁLEZ, S. M., *El seguro marítimo en el ámbito comercial...*

por vía mediterránea a Mallorca y Barcelona, siendo esta última ciudad una de las plazas más importantes de negociación desde mediados del siglo XIV hasta la mitad del siglo siguiente. Allí la contratación de seguros sobre buques y mercancías fue muy habitual, fenómeno que se traslada a la Valencia del XV.

En Castilla los primeros seguros localizados son de dicho siglo. Contamos con una póliza contratada en Brujas de una expedición desde La Esclusa a Sevilla del 11 de enero de 1445⁶⁸. A partir de esa fecha, al igual que ocurre con otras técnicas mercantiles de origen italiano, los castellanos fueron muy buenos alumnos e, incluso, sus difusores en otros ámbitos marinos. Sin embargo, tendremos que esperar a fines del siglo XV para encontrarnos con el Libro de Contabilidad de Juan de Castro y Simón Díaz el Rico para constatar documentalmente que la contratación de seguros sobre buques y mercancías estaba plenamente desarrollada. No es, pues, raro que en la póliza original de 1509, encontrada en Burgos, veamos cómo el seguro marítimo estaba ya plenamente consolidado, mostrando como este ya tenía un esquema conceptual muy desarrollado y semejante al de otras partes de Europa⁶⁹. Regulación que continuó en la Declaración de la Póliza de 1514 y en las sucesivas ordenanzas de Burgos, Bilbao y Sevilla.

b) *La legislación del seguro marítimo en el siglo XVI*

La práctica de los seguros marítimos que afectaban a los contratantes de seguros en la España del siglo XVI estaba plenamente desarrollada. Partía de la legislación barcelonesa⁷⁰ y se había consolidado con la castellana surgida a partir de los inicios de la centuria. Tal situación vino producida, como es natural, con la creación de la Universidad de Mercaderes de Burgos a mediados del siglo XV y fundamentalmente por la de los consulados. Primero con el de Burgos en 1494 por parte de los Reyes Católicos⁷¹, posteriormente con el de Bilbao en 1511⁷² y con el de Sevilla de 1543⁷³. La importancia de ellos, en el asunto que nos atañe, es su potestad normativa sobre todas las cuestiones mercantiles, entre las que estaban los referentes a los seguros. Tal prerrogativa

⁶⁸ VERMEESCH, V. (ed.), *Bruges et l'Europe*. Anvers, 1992, p. 180.

⁶⁹ BALLESTEROS CABALLERO, F., «El seguro marítimo...».

⁷⁰ GARCÍA SANZ, A., «El Seguro marítimo en España...», pp. 445-455.

⁷¹ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El Consulado de Burgos...* GONZÁLEZ DIEZ, E., «El Consulado de Burgos en la Historia del Derecho», en *Conferencias del ciclo «Burgos y el Consulado»*. Burgos, 1994, pp. 11-55.

⁷² GUIARD LARRAURI, T., *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*. Bilbao, 1913.

⁷³ HEREDIA HERRERA, A., «Apuntes para la Historia del Consulado de la Universidad de cargadores a Indias en Sevilla y Cádiz», *Anuario de Estudios Americanos*, XXVI, 1970, pp. 219-279.

viene impulsada por los vacíos legales que había en la legislación anterior de los Fueros y las Partidas, pero también por el impulso de las propias corporaciones de comerciantes para solicitar al rey tener una jurisdicción propia, mediante el nombramiento de personas conocedoras del oficio que emitieran sentencias en los asuntos que les tocaba a todos ellos⁷⁴.

La pragmática de creación del Consulado de Burgos de 1494 ya atribuye al prior y cónsules el conocimiento de las causas de seguros⁷⁵, aunque desconocemos la normativa por la que se servían en los juicios. Es posible que actuaran por normas consuetudinarias y se basaran en la normativa barcelonesa y flamenca, ya que, como hemos comprobado, la práctica de contratación de seguros estaba muy extendida entre la comunidad de comerciantes castellanos. De hecho en el primer libro de contabilidad de dicha institución de los años 1509-1539 hay asientos referentes a asuntos de seguros⁷⁶. De hecho, la póliza-tipo conocida de 1509 muestra que el seguro de mercancías estaba muy desarrollado y normativizado⁷⁷. Sin embargo, la aparición de determinadas disputas llevó el 26 de enero de 1514 a que el consulado estableciera una Declaración de Póliza Oficial, donde se fijaron todas las cláusulas que debían de tener los contratos de seguros⁷⁸.

Será a partir de 1538 cuando el prior y cónsules de Burgos publiquen en sus ordenanzas una regulación de la contratación de seguros⁷⁹. En ellas se regularon el tipo de póliza, las cláusulas del contrato, las obligaciones y derechos de los asegurados y de los aseguradores. Normativa que fue perfeccionada con la promulgación, el 28 de mayo de 1546, de una nueva fórmula de póliza con el fin de favorecer a los aseguradores para que, de esta manera, aumentara la contratación de seguros. Sin embargo, el aumento de su negociación, unido a las necesidades financieras del consulado, que habían provocado la creación del impuesto de la *avería de riesgos*, más el incremento de la actividad bélica y pirática en diversos mares, hicieron que se promulgaran unas nuevas Ordenanzas Generales en 1572⁸⁰. En ellas se aquilataron los

⁷⁴ GACTO FERNÁNDEZ, E., *Historia de la jurisdicción mercantil en España*. Sevilla, 1971. CORONAS GONZÁLEZ, S., «La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI», in *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, 1979, pp. 9-169.

⁷⁵ «Damos licencia, poder, facultad y jurisdicción a los dichos prior y cónsules de los mercaderes de la dicha ciudad de Burgos que agora son y serán de aquí adelante, para que tengan jurisdicción de poder conocer y conozcan de las diferencias y debates que hubiere entre mercader y mercader y sus compañeros y factores y sobre el trato de las mercaderías, así sobre ventas, compras, cambios y seguros e quantas e compañías» (Pragmática de creación del Consulado de Burgos).

⁷⁶ ADPB. Consulado. Libro 1.

⁷⁷ BALLESTEROS CABALLERO, F., «El seguro marítimo...».

⁷⁸ CORONAS GONZÁLEZ, S. M., «Los orígenes de la regulación consular...», pp. 202-211.

⁷⁹ GARCÍA DE QUEVEDO Y CONCELLÓN, E., *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*. Burgos, 1905 (Ed. Facsímil Burgos, 1995).

⁸⁰ *Ordenanzas del Consulado de Burgos*. Edición facsímil, Lex Nova, Valladolid, 1988.

derechos y obligaciones de las partes y quedó reflejado documentalmente el arancel de las averías de riesgos, que venía cobrándose desde 1565⁸¹.

Por su parte, el Consulado de Bilbao también reguló legislativamente la contratación de seguros. Esta se hizo en 1520, posteriormente en 1531 y 1560⁸². En general, la legislación bilbaína fue más liberal y permisiva que la burgalesa. El Consulado de Sevilla, por su lado, también reguló la normativa del seguro en sus ordenanzas de 1556, que pasó luego a la Recopilación de Indias⁸³.

Relacionada con la legislación española fue la que se generó en los Países Bajos en el seno de las colonias mercantiles castellanas asentadas en dichos territorios o que les afectó. Por un lado, tendríamos las Ordenanzas de Navegación y Seguros de Carlos V y Felipe II de 1537, 1549, 1550, 1551, 1568, 1569 y 1570. Para su promulgación los monarcas solicitaron el parecer de las instituciones y corporaciones mercantiles de aquellas tierras y, en consecuencia, de la castellana. En ellas mostraba sus deseos y reflejaba los problemas que había en la contratación de los seguros⁸⁴. Pero lo más interesante es que el propio Consulado de la Nación española en Brujas promulgó sus propias ordenanzas sobre seguros marítimos en 1569⁸⁵. En ellas se hace una exposición clara, precisa y extensa de todo lo referente a ellos, denotando el profundo conocimiento que tenían las autoridades consulares castellanas de Brujas acerca de las características de la contratación de riesgos.

c) *El contrato del seguro*

El contrato del seguro supone la idea de desplazamiento del riesgo de la persona que normalmente debería soportarlo (asegurado) a otra distinta (asegurador) mediante una compensación económica (prima). Podía adoptar la forma de documento protocolizado ante notario, de póliza registrada ante una autoridad mercantil y es posible que muchas veces como un simple documento privado. Mientras que las ordenanzas de Bilbao del siglo XVI no establecían

⁸¹ «Todos los que se aseguren en pólizas d'esta Universidad paguen ocho maravedís por cada cien ducados y otro tanto pague el que los tomare. Y declaramos que el riesgo que se deshiziere, no pague nada».

⁸² GUIARD LARRAURI, T., *Historia del Consulado...*, pp. 579-621.

⁸³ CESPEDES DEL CASTILLO, G., «Seguros marítimos en la Carrera de Indias...», pp. 93-94.

⁸⁴ SICKING, L., «Los grupos de intereses marítimos de la Península Ibérica en la ciudad de Amberes...».

⁸⁵ CORONAS GONZÁLEZ, S., «Las Ordenanzas de seguros marítimos del Consulado de la Nación de España en Brujas», *Anuario de Historia del Derecho Español*, 54, 1984, pp. 385-407. Dichas ordenanzas fueron publicadas por VERLINDEN, Ch., «Código de seguros marítimos según la costumbre de Amberes, promulgado por el Consulado español de Brujas en 1569», *Cuadernos de Historia de España*, VII, 1947, pp. 146-193. Varias copias, manuscritas e impresas, de este documento se encuentran en el Archivo Municipal de Brujas, en la Biblioteca Nacional de Madrid y en diversas bibliotecas belgas.

la obligación de registrarse en el consulado, las de Burgos si lo hacían. Existía al menos desde 1509 un modelo de póliza, lo que aparece claramente señalado en las ordenanzas de 1514, 1538 y 1572, donde se señalan las partes de las que debe constar. Si se quería que fuera avalado por la institución consular, debía ser registrado ante los escribanos consulares, que cobraban un real por cada 100 ducados asegurados, a los que hay que sumar los 16 maravedíes por cada 100 ducados, que debían de pagar a medias el asegurado y el asegurador en concepto de avería⁸⁶. De esa manera, como señalan dichas ordenanzas, se protegía no solo la reputación de la Universidad de Mercaderes, sino que se daban garantías para la contratación de seguros tanto a sus miembros como a los extranjeros, evitando fraudes y futuros conflictos. Por ello se establecieron en las Ordenanzas de Burgos de 1572 fuertes sanciones pecuniarias para los cargadores, asegurados y aseguradores que no hayan registrado sus pólizas en el Consulado⁸⁷. Por el contrario, en Bilbao su consulado no tenía tan desarrollada su legislación, ya que en los pleitos conservados vemos que no había un modelo estándar de póliza⁸⁸.

Aunque las ordenanzas consulares burgalesas y la pragmática de Felipe II de 1553 establecían la obligatoriedad de la póliza oficial, ello no impidió que se siguieran contratando seguros de manera privada. Como señaló M. Basas, se siguieron firmando seguros *en confianza*, que, aunque más inciertos, suponían un menor gasto⁸⁹. Así la compañía de García y Miguel de Salamanca contrataba seguros para sus mercancías, algunas ajenas e, incluso, sobre el beneficio que se esperaba conseguir de su venta –lo que estaba prohibido oficialmente– recurriendo a este tipo de contrato. Generalmente estos tratos se hacían entre partes que estaban unidas personal y societariamente o que gozaban entre sí de una gran reputación mutua. Situación que vemos también en embarques de mercancías en armada, ya que al ir los cargamentos en convoyes armados, sus riesgos eran menores⁹⁰. Igualmente,

⁸⁶ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El Consulado de Burgos...* pp. 142-146. El derecho a cobrar estos ingresos por parte de los dos secretarios del consulado fue cuestionado por Felipe II en 1568, que pretendió sin éxito vender tales cargos, al igual que estaban haciendo con tantos otros, alegando que eran una prerrogativa real. (Archivo General de Simancas. CJH, leg. 86-382). Documento amablemente facilitado por A. Marcos Martín.

⁸⁷ La lectura de las Actas de la Nación de España en Brujas, que se conservan desde 1502 hasta 1584, muestra los continuos desvelos de los cónsules por garantizar el buen cumplimiento de las ordenanzas de seguros, ya que de ello derivaba la buena reputación de la comunidad mercantil castellana en el extranjero. Tal como estaba establecido, el incumplidor era castigado con su expulsión de la corporación (SB. Consulado de España. *Libros de ayuntamientos y ordenanzas*).

⁸⁸ ARCHV. Vizcaya, Cajas 2998/2 y 2851/2.

⁸⁹ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El seguro marítimo en Burgos...*, pp. 34-37.

⁹⁰ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El seguro marítimo en Burgos...*, pp. 34-37. URIARTE MELO, C., *Un negocio y un modo de vida en el siglo XVI. La compañía de García y Miguel de Salamanca (1551-1574)*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Deusto, 1997, pp. 187-188.



NDEI NOMINE AMEN.

Conofcida cola fea a todos los que la presente carta de fequidad vieren como nos las perfonas de yufó contenidas, que aquí baxo firmamos nueftros nombres, otorgamos y conofcemos, que tomamos y alleguramos a nueftro rifgo y venturaa vos

Por vos y vuefta compañía y confortes, de qualquier nacion y condicion que fean, la fumma y cantidad de ducados, de buen oro y jufto pefo y valor, que de yufó va declarado, que fi es neceffario la auemos aquí por exprefada por la qual cantidad cada vno de nos por lo que le tocase atañe obligamos a nos mismos y a todos nueftros bienes, auidos y por auer, por dar y pagar a vos

Por vos y por la dicha vuefta compañía y confortes, y al que esta póliza por vos mostrare, cō vfo poder, defde oy día dela fecha de ella, hasta ocho mefes primeros siguientes, fiendo en tiempos de pagos de feria de Mayo, o Oétubre, o fino en pagos de la primera de las dichas ferias, que fe hiziere despues de cumplidos los dichos ocho mefes, todas las quantias de ducados que afi alleguramos, fopena del doblo, fi lo que Dios no quiera otro que bien fuccediere, delas mercaderias yufó contenidas fobre que corremos y alleguramos el presente rifgo, el qual tomamos y corremos de tierra a tierra en esta manera.

Y a la dicha vía cōpañía y confortes, que heredan y participā en las fobredichas mercaderias, y otras qualesquier perfonas, o perfonas a quē pertenecer pueda, y deui, de qualquier nacion, o condicion que fea, que fon o fuerē cargadas por vos, o por ellos, o por otra qualquier perfonas, o perfonas en vueftro nombre, o de qualquier de vos, o de ellos, dentro en Naos, que Dios falue y guarde de mal

Otros qualquier maestre, o maestres, que fon o fuerē de las dichas Naos, y en los Bateles, Barcas, Charruas, o otro qualquier genero de vafo, o valos, agora fea en vno, o en mas, en que las dichas mercaderias fon, o fuerē cargadas, para las llevar de tierra a las dichas naos; y del pues fiempre hasta que las dichas naos, con las dichas mercaderias fean, plaziendo a Dios, llegadas en buen faluamento, de el puerto de donde fean, hasta fuderecha de cargar y todo el tiepo que las dichas mercaderias eftuuiere en las dichas Naos, y despues en el vafo, o valos, vno, o mas en que fuerē de cargadas de las dichas Naos, hasta que fea las dichas mercaderias fuera dela dicha mar, o ribera, puestas realme en tierra en buen faluamēto. Con tātō que fi en los tales vafo, o valos, auier do lleuado, o lleuando las dichas mercaderias de tierra, a cargar en las dichas naos, o despues de llegadas las dichas naos en el dicho puerto de donde fean, lleuando las dichas mercaderias de las dichas naos, hasta las poner en tierra en cumplimēto del dicho viaje, fi algū daño, o perdida ouiere, que lo tal fe reparta y gualmēte entre nos todos los alleguradores de yufó cōtenidos, fueido a libra, refpecto lo que cada vno de nos corre, fin auer cōfideraciō a primero, ni a poftremo. El qual dicho rifgo tomamos y corremos, defte primero viaje, q̄ agora cō la buena vettura ha de hazer, hasta q̄ fea acabado, y puestas en faluo las dichas mercaderias en tierra: & fōmos cōtētos, que las dichas Naos y Barcos, y valos en que las dichas mercaderias fon, o fuerē cargadas, y de cargadas, pueda nauer en el dicho viaje, atras, y adelāte, a diestro, y a finietro, & hazer todas las efcalas neceffarias, y volutarias: cargando, y de cargando a placer & volutad del dicho maestre, o maestres, que fon, o fuerē de las dichas naos, o valos, fin que fe pueda dezir, ni imputar fe mudamēto de viaje, puefto que lo fueffe. El qual dicho rifgo tomamos y corremos, de mar y de viento, y de fuego, de amigos, y de enemigos, y de qualquier repterarias, y de barateria de Patriō, y detenimēto de Reyes, o señores, o de otra qualquier perfonas, o perfonas, de qualquier eftado, o cōdicion que fea: fiendo el tal detenimēto, o detenimēto hecho delas dichas mercaderias: con q̄ no fea por preuilegios, ofueros, o derechos de la parte, o partes dōde el tal fubcediere: y de qualquier daño que las dichas mercaderias ouiere recebido, o recibiere por tormēta de mar, o fin ella: pareciēdo no auer feydo a cargo y culpa del maestre, & no fiendo de las mercaderias exceptadas por las Ordenāças de la Vniuerfidad, y de otro qualquier peligro y fortuna, de qualquier manera q̄ aya venido y acōtecido, o pueda venir o acōtecē, de tierra a tierra, que todo lo corremos y alleguramos, & tomamos fobre nos mismos, y fobre nueftros bienes, cada vno por la parte que le toca y a tātō defde el día hora que las dichas mercaderias fon, o fuerē cargadas en los dichos vafo o valos, y en las dichas naos, y despues de cargadas de ellas en otro qualquier vafo, o valos, hasta fē puestas en tierra en buen faluamēto. Cō tal que fe entēda, que nos los dichos alleguradores, no corremos en vn vafo mas cātidad, que en la presente nao alleguramos. Y despues de cūplido lo fūdo dicho, la presente póliza fea de ningūa fuerza y valor. Pero fi lo que Dios no quiera algū calo ay acaecido, o acaeciere delas dichas naos, y valos y mercaderias en ellas cargadas, en que eftuuiere en peligro de fe perder o acaecia otro daño que les pareciēte a los dichos maestre, o maestres, o a la perfonas, o perfonas que lleuaren cargo de la adminiftración delas dichas mercaderias, y delas dichas naos o valos, que fuere neceffario poner la mano en ellas, por la faluaciō, o maneçgiō, o reparo, o releuato, o remedio de ellas, que en tal calo damos licencia & facultad a vos, y a los tales maestre, o maestres y perfonas, y cada vno y qualquier de vos, o de ellos, para que fin lo confultar cō nos otros, ni pedir nueftro cōfentimiento, podays y pueda poner la mano en las dichas mercaderias, y refcatadas & disponer de ellas, y de qualquier parte de ellas, donde lo tal acaeciere, o en la parte

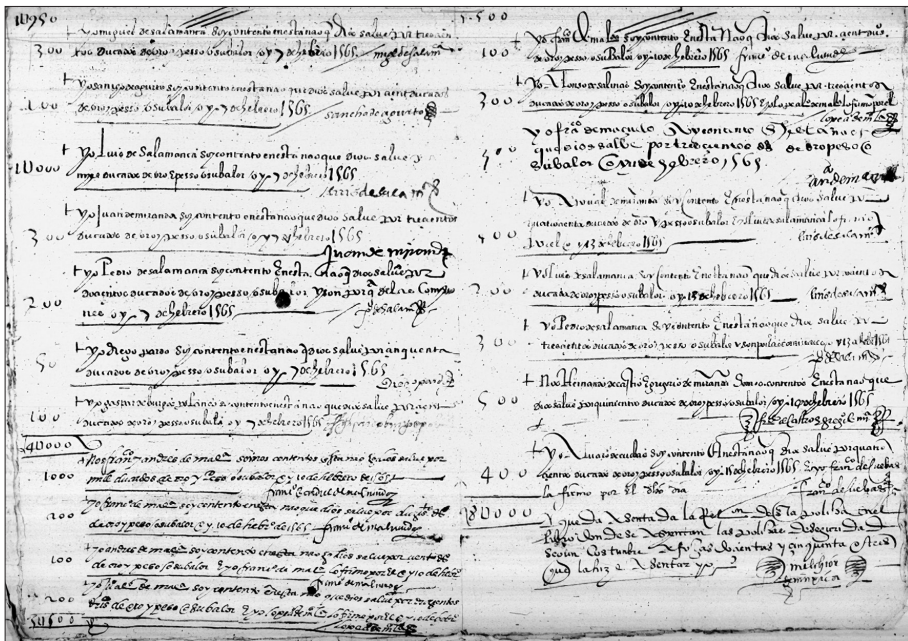
Formulario impreso de póliza estándar de seguro marítimo (ASR.CC. caja 203,95)

(Ejemplar impreso, pero aún no relleno)

la libertad formal acerca de la contratación de los seguros se mantuvo en Bilbao, donde en sus ordenanzas de 1520 y 1531 se señala que éste debe hacerse ante escribano o sin él *por cedula o conocimiento* y asimismo ante testigos «quando no hubiese cedula, ni albala, ni conocimiento» siendo pues válido. Esta situación cambió en 1560, fijando el consulado bilbaíno un modelo de póliza a semejanza de Burgos y como, también, había hecho Sevilla en 1556.

En suma, conforme avanza el quinientos, se impone la póliza como documento probatorio y constitutivo del seguro, lo que no quita que se siguieran haciendo seguros en confianza. Aunque hay alguna variedad en las pólizas firmadas según las distintas legislaciones existentes, estas presentan una gran similitud en sus cláusulas: fecha y lugar de la firma del contrato, nombre del mediador/asegurador nominal, nombre de las partes contratantes, su domicilio, nombre del navío —a veces el tipo de embarcación—, maestre, mercancía, ruta, premio, fecha de pago de la prima, suma asegurada (generalmente expresada en ducados), relación de los aseguradores con la cantidad de dinero que cubre cada uno y, ocasionalmente, alguna incidencia. El sistema estaba muy estandarizado en el siglo XVI y, de hecho, las pólizas se imprimían con el fin de tener un formulario tipo, teniendo simplemente los contratantes rellenar las correspondientes casillas y añadir al final los nombres de los aseguradores y la parte del riesgo que cubrían. Impreso que, posteriormente, era registrado de una manera resumida en los libros que, a tal efecto, existían en el consulado de Burgos⁹¹. Modelos de dichas pólizas burgalesas se han conservado en diversos archivos españoles y extranjeros.

⁹¹ En la póliza original firmada en Burgos el 7 de febrero de 1575 por Francisco de la Presa, Víttores Ruiz, en nombre de ellos y de Simón Ruiz, sobre un cargamento de lencería desde Nantes a Sevilla se dice al final «Queda asentada la relación de la póliza en el registro donde se asientan las pólizas de seguridad según costumbre a fojas doscientas e cincuenta e tres, que la hize asentar yo. Melchor de Muxica» (AMN. HH190).



Póliza original de un cargamento de Nantes a Sevilla, por parte de la compañía Ruiz, en la nao la Ana de Roart, firmada el 7 de febrero de 1575 (AMN. HH 190)

1. Las partes contratantes

Según la legislación existente y las pólizas que he analizado, en el contrato de seguro marítimo intervienen las siguientes partes:

1.1. *El asegurador*. Es la persona o sociedad, que se obliga a resarcir el daño acaecido en una expedición marítima a cambio de una cantidad económica (prima). En principio cualquier persona podía actuar como asegurador, aunque generalmente eran mercaderes o financieros. Pero no es extraño que aparezcan personas de diferente condición –en ocasiones relacionadas familiarmente–, eclesiásticos, instituciones religiosas, etc. que ven en el seguro marítimo una manera de colocar sus capitales en este negocio, merced a la confianza que les aportaba el corredor de seguros. Para ello firmaban poderes a este para proceder a su contratación. El número de aseguradores variaba mucho. Según los registros de pólizas de Burgos, estos oscilaban entre 2 y 66⁹², aunque generalmente la media era de 6 a 10 personas. Cada uno de los aseguradores registra la cantidad de dinero que cubre. Sin embargo, en este periodo no he encontrado signos de la existencia de compañías aseguradoras, instituciones que aparecerán en siglos posteriores⁹³.

En muchos contratos, que cubren el mismo riesgo, vemos que se repiten idénticos aseguradores, pero con cantidades distintas. Hecho que me lleva a pensar si lo hacen para diversificar su riesgo, firmando diferentes contratos o, por el contrario, que lo que están haciendo es colocar capitales ajenos de terceros. Hecho que únicamente podríamos comprobar si hubieran firmado documentos notarialmente, cosa que dudamos ante el hecho de que estamos en una sociedad donde predominan los contratos orales. Igualmente, otra situación que he constatado es la frecuente aparición del propio corredor como asegurador. En ocasiones, vemos que la parte que este debe de cobrar de comisión, la *encomienda*, es parte del capital que pone para cubrir el riesgo. Quizás esta realidad sea debida a que no ha conseguido reunir los suficientes aseguradores para completar la cobertura.

La legislación existente establecía la unidad de obligación de todos los aseguradores, recogiendo que no había prelación entre ellos. Todos eran responsables individualmente, siendo el vínculo entre todos ellos más que el causal de

⁹² Es el caso de la póliza firmada el 2 de noviembre de 1568 por los mercaderes Luciano Centurion, Agustín Spinola, Juan de Curiel de La Torre, Lorenzo Spinola, Prospero Doria, Bautista Spinola, hijo de Tomas, Lázaro Doria, Andrea Spinola y Juan Andrea Pinón, por la suma de 27.200 ducados en un cargamento de «reales de plata cargados por Juan Andrea Pinon o Francisco Diez» en la nao La Concepción desde Castro Urdiales a Amberes, la cual fue asegurada por 66 aseguradores, dado el elevado valor de la cobertura, y actuando como mediadores Jerónimo Pardo y Juan Fernández Alonso de Castro (ADPB. Consulado. Libro 99, fol. 185v).

⁹³ PONS PONS, J., *The Transformation of the Marine Insurance...*

su común responsabilidad frente a la cosa asegurada. En esta época, al menos hasta mediados del XVII, el ejercicio del seguro era una práctica individual, no existiendo propiamente compañías de seguros. Lo que sí aparece es la participación de una serie de personajes que se repiten a lo largo de los años. Tanto en la documentación de finales del siglo XV como en la conservada de la centuria siguiente, vemos que participan toda una serie de personas y sociedades vinculados con el mundo mercantil. Se puede decir que todas las grandes compañías burgalesas invertían en el negocio del seguro marítimo, tanto asegurando sus cargamentos como cubriendo los riesgos de sus compatriotas. A dicha clientela se sumaba la de aquellos comerciantes más pequeños, que eran conocidos y con los que había relaciones de confianza. En el seguro, como en otras tantas actividades mercantiles de aquella época, el conocimiento mutuo, las amistades, los lazos familiares o los avales que prestaban las instituciones consulares eran fundamentales para que las personas se arriesgaran a cubrir las obligaciones dinerarias que suponía ser asegurador. A ello hay que sumar los lazos personales que muchos de los mediadores de seguros establecían con otros miembros de las oligarquías de las ciudades castellanas —especialmente de Burgos— para que estuvieran dispuestos a invertir sus capitales en el negocio del seguro. La vecindad, el honor, la buena fama o la pertenencia a una determinada corporación eran, pues, transcendentales.

Como analizaré en el apartado relativo a los aseguradores de las pólizas burgalesas de la época de Felipe II, estos son personajes muy activos en el mundo del comercio y de las finanzas burgalesas. Se puede decir que todo aquel que estaba activo en mayor o menor proporción invirtió cubriendo una o muchas pólizas de seguros marítimos. A ellos hay que sumar algunos familiares. Dicha lista de aseguradores nos refleja que el negocio del seguro se movía dentro de unos ámbitos muy limitados, donde el control de la información y la confianza mutua eran muy necesarios, ya que dicha actividad era muy propensa a la especulación y a las quiebras. Eso explica que la nómina de aseguradores esté formada ante todo por burgaleses y vascos, pero apenas por otros capitalistas castellanos o extranjeros. Estos últimos, especialmente los genoveses, aparecen sobre todo en los años finales del siglo XVI, cuando el lugar de contratación de las pólizas se ha desplazado de Burgos a Medina del Campo y principalmente a Madrid.

1.2. *El asegurado.* Es el contratante del seguro, al que se le exige tener un interés auténtico en la conservación de la cosa asegurada. Las ordenanzas de Burgos de 1514 señalan que debe acudir al secretario del consulado y declarar todas las particularidades del seguro, así como si las mercancías eran suyas o de otros. Exigencias que se aplicaban a las pólizas que no se registran ante el consulado. En todos los casos, se señala la obligatoriedad de decir si

actúan por sí o en nombre de otros, por comisión. En ambas situaciones él debe de cumplir con todas las obligaciones inherentes al contrato y ser el pagador de la prima. La lectura de las miles de pólizas muestra que esta fórmula era la habitual. Figura una persona asegurando en nombre y comisión de otra u otras, que a veces aparece corriendo con parte de riesgo, pero en otros casos no. Por lo tanto, como veremos luego, aunque se diga que es el asegurado, más bien es un mediador del seguro.

Pero lo importante es que quede muy claro quién o quiénes contratan los seguros, de manera que no haya fraudes. Por ello siempre se dicen sus nombres, su vecindad e, incluso, su residencia provisional. En algunos casos las pólizas burgalesas, previo permiso del prior y cónsules, se permite que se cambie el nombre del asegurado, siempre que estén de acuerdo los aseguradores. En algún registro se dice, incluso, que no se admite el contrato, ya que sus nombres están tachados en la póliza original⁹⁴. Más curiosa es la situación de Martín de Ayeldeburu, natural de Azcoitia y residente en México, que contrató el 12 de junio de 1572 cuatro seguros por valor de 3.000 ducados para cubrir los riesgos de sus cargamentos de tejidos desde Sevilla a San Juan de Ulúa. Tres meses más tarde se añadieron unas adendas en las que los aseguradores dicen admitir que dicho personaje «en Yndias se llama Martín de Azcoitia»⁹⁵.

La casuística de los asegurados que hemos encontrado a lo largo del siglo XVI es enorme. Va desde los mercaderes (grandes, medianos y pequeños) hasta patrones, maestros, marineros, artesanos, instituciones e, incluso, muchos miembros de la alta nobleza y de la Iglesia en el caso de los seguros de vida. Así pues, el abanico social es muy diverso, lo mismo que podemos decir de su distribución espacial.

1.3. *El mediador de seguros*. Teóricamente es la persona que vincula los intereses del asegurado con el asegurador. Para poder cubrir las sumas que quería el asegurado era necesaria la existencia de personas que reclutaran a los capitalistas dispuestos a asumir los desembolsos de dinero en caso de naufragio. Tal figura no aparece en la legislación castellana (Ordenanzas burgalesas de 1538 y 1572 y bilbaína de 1560). Tampoco contamos con «corredores de oreja» o «corredores de lonja» para este momento, salvo en el caso de Sevilla, que lo reguló en sus ordenanzas de 1556. En todo caso, la función de asesoramiento debía de estar en manos del escribano del

⁹⁴ Esto ocurre en las dos pólizas de 8.400 y 600 ducados contratadas, mediante la mediación de Miguel de Salamanca, el 18 de septiembre de 1570 por Diego Márquez, vecino de Nantes, de un cargamento de lencerías de Nantes a Sevilla (ADPB. Consulado. Libro 98, fols. 386 y 387).

⁹⁵ ADPB. Consulado. Libro 43, fols. 521v-532v.

consulado, informando a las partes contratantes. Desconozco, en consecuencia, si fuera del ámbito burgalés o del de los seguros contratados al margen del consulado, existía la figura institucionalizada del corredor de seguros. La situación deriva, pues, del hecho de la existencia de relaciones directas entre las partes contratantes en el momento de firmar las pólizas, debiendo el tomador de seguros informar –según la legislación castellana– de todas las características de éstas.

La situación es muy distinta en los Países Bajos, donde la profesión de corredor estaba plenamente asentada desde el siglo XV. Corretaje que practicaron muchos de los miembros de la colonia mercantil castellana asentada en Brujas, como reflejan muchos de los múltiples asientos de la contabilidad de Juan de Castro Mújica. Este, aparte de mediar en múltiples pólizas por cuenta propia, hizo otras muchas en nombre de diversos comerciantes españoles que cubren seguros marítimos de numerosos viajes hacia el sur de Europa⁹⁶. Pero, sin duda, el personaje más representativo de la actividad mediadora de seguros es Juan Henríquez, del que hablaremos más adelante. Incluso a mediados de siglo hubo en Amberes la propuesta de un negociante piomontés, Gianbattista Ferufini, que propuso en 1565 un monopolio del negocio de intermediación, alegando que se producían fraudes y malas prácticas de los mediadores, entre los que se encontraba el citado converso Henríquez⁹⁷. Parecidas funciones por parte de los corredores debieron de existir en Londres, ya que en 1556 el español Luis de Paz, residente en la capital inglesa, aseguró en nombre de Jerónimo Cruzat, estante en Brujas, 300 sacas de lana pertenecientes a Diego de Sabica, vecino de Pamplona, en 3 naos desde San Sebastián a Brujas, «al uso de la bolsa de Londres y Amberes»⁹⁸.

Sin embargo, la realidad española, al igual que ocurre en otras plazas mediterráneas, es más compleja que la que reflejan las ordenanzas. Si bien legalmente no existe la figura del mediador de seguros en la práctica la había. La lectura de las 10.396 pólizas conservadas en los registros burgaleses, muestra como había personas que actuaban en la práctica como corredores, habiéndose especializado e, incluso, profesionalizado en dicho negocio. La relación completa de dichas personas que aparecen en estas miles de pólizas conservadas en el archivo del consulado de Burgos las he reflejado en el APÉNDICE 3 y sus principales mediadores están en el CUADRO 4.

⁹⁶ SB, Consulado de España. *Livre journal de Juan de Castro y Grand Livre de Juan de Castro*.

⁹⁷ GÉNARD, P., «Jean-Baptisti Ferrufini et les assurances maritimes à Anvers au XVIe Siècle», *Bulletin de la Société de Géographie d'Anvers*, t. VII, 1882, pp. 193-268.

⁹⁸ SB, Consulado de España, XII 391, *Registro de Paredes, 1547-1557*, fols. 242-243v.

CUADRO 4
PRINCIPALES MEDIADORES EN LA CONTRATACIÓN DE SEGUROS
EN EL CONSULADO DE BURGOS
(1565-1619)

Corredor	Pólizas	Ducados asegurados
Juan López de Soto	1.751	1.231.948,32
Sin señalar	391	574.957,76
Juan Fernández y Alonso de Castro	198	389.059,16
Alonso de Castro	114	349.106,50
Juan Fernández de Castro	208	326.128,50
Francisco y Andrés de Maluenda	95	263.151,00
Sancho de Agurto	148	231.417,00
Pedro de Salamanca	270	204.810,00
Diego de Curiel	128	199.199,99
Francisco y Rodrigo del Peso	119	170.520,00
Cristóbal y Antonio de Ayala	62	153.632,00
Juan de Agüero	150	152.011,32
Alonso y Andrés Gutiérrez	49	150.247,00
Antonio de Salazar	93	147.637,00
Juan de Quintanadueñas	90	145.695,00
Juan Ortega de Burgos	107	143.922,00
Gabriel de La Torre	120	143.445,00
Juan Bautista de La Moneda	111	141.220,00
Juan de Lago y Pedro de Porres	87	128.457,00
Jerónimo y Lope de Gaona	52	127.114,00
Andrés de Larrea	65	118.992,00
Pedro de Quincoces	87	105.529,00
Melchor de Mújica	117	104.297,66
Juan López de Soto Miguel de Beroiz	171	101.264,00
Melchor y Gaspar de Astudillo	35	95.145,00
Cristóbal Alonso Cerezo	75	95.076,33
Alonso de Arlanzón	108	87.173,75
Luis de Castro	25	80.250,00
Francisco y Pedro de Maluenda	70	79.948,33

Corredor	Pólizas	Ducados asegurados
Francisco de Maluenda y Martín Rodríguez de Maluenda	20	79.850,00
Jerónimo de Salamanca y Francisco de Arriaga	51	79.381,66
Luis de Salamanca	106	76.635,00
García del Peso	111	75.783,00
Juan de Lasalde	51	75.100,00

Estas cifras solo indican las cantidades de ducados en que mediaron, no los que cubrieron como aseguradores, ya que era habitual que cumplieran dicha doble función. Sin embargo, como analizaremos más adelante en el apartado de los aseguradores de Burgos, estos corredores fueron los que verdaderamente pagaron al consulado de Burgos el impuesto de la avería de seguros (16 maravedíes cada 100 ducados (APÉNDICE 5). Eran, pues, intermediarios en la negociación y en el cobro del tributo. En dicha lista aparecen 220 contribuyentes por un monto total de 3.365.874 maravedíes. Muchos de ellos se repiten de año en año, pero otros cambian con el tiempo. Si comparamos los nombres de estos pagadores con los mediadores, que aparecen en las pólizas conservadas en el archivo, vemos que se repiten los mismos personajes. Eso nos habla de la doble función de los corredores de seguros.

Entre todos los mediadores/comisionistas destacan varios: Juan López de Soto, que pagó en el impuesto de la avería 416.130 maravedíes, lo que supone que intermedió en pólizas por valor de 2.600.812 ducados; otros cuatro (Juan Fernández y Alonso de Castro, Herederos de Francisco de La Presa, Juan Fernández de Castro, Juan de Quintanadueñas) que pagan más de 100.000 mrs.; y nueve (Los Maluenda, Sancho de Agurto, Pedro de Salamanca, el Doctor Antón Álvarez, Diego de Curiel, Juan Ortega de la Torre, Antonio de Salazar y Antonio de Ayala) con más de 50.000 mrs. Sumas de ducados que suponen la intermediación en cientos de pólizas. Indudablemente, por muy grande que fueran sus fortunas individuales no es posible que actuaran a nivel particular cubriendo tan elevadas sumas de dinero, sino que fueran comisionados de otros, aunque a efectos fiscales figuraran ellos mismos como los aseguradores. Con posterioridad o en el mismo momento del registro de la póliza en el consulado —el instante del pago de la avería— cobraban a cada uno de los asegurados y aseguradores su respectivo porcentaje. Estamos hablando, pues, de financieros profesionales, amén de mercaderes, que se habían especializado en el negocio de la contratación de pólizas, por lo que podemos considerarles en puridad como corredores de seguros, aunque su actividad estuviera en aquellos momentos en un limbo jurídico.

Tal constatación queda corroborada al leer el encabezamiento que aparece en la mayor parte de las pólizas conservadas, donde se dice que tal persona o personas se aseguran «por comisión e en nombre de» otros, para lo que debían de tener los correspondientes poderes notariales o simples documentos de tipo privado⁹⁹. Pero es aún más esclarecedor ver cómo, en muchas pólizas contratadas en los puertos, al lado del corredor/asegurador, aparecen los nombres de los agentes que tenían en cada una de dichas localidades costeras. Hay, en consecuencia, una cadena de intermediarios y mediadores, que vincula al dueño de una nave, al maestre o a un pequeño mercader local con los grandes capitalistas burgaleses. Mientras unos contactan con los asegurados, los otros con los aseguradores. Tanto los corredores asentados en Burgos, como los submediadores, intervienen de alguna manera en la negociación, y todos cobran la correspondiente comisión. En el caso burgalés ésta estaba establecida entre el 1 % y el 0,33 % de la suma asegurada, aunque desconozco cómo se repartían las ganancias cuando había varios mediadores¹⁰⁰. Incluso, es posible que los grandes clientes tuvieran un trato preferente. Así, Juan de Vitoria, comisionista en los seguros que contrató Simón Ruiz en Burgos durante la década de 1550 solo percibía el 0,25 %¹⁰¹.

La consulta de aquellas personas que aparecen encabezando las pólizas revela la existencia de dichos corredores. Figuran de Juan López de Soto, Juan Fernández de Castro y Alonso de Castro, Francisco y Andrés de Maluenda, Sancho de Agurto, Diego de Curiel, Francisco y Rodrigo del Peso, Juan de Agüero, Francisco y Rodrigo del Peso, Juan Bautista de La Moneda, Luis de Salamanca, Alonso de Arlanzón, García del Peso, etc. que deben considerarse corredores de seguros, aunque algunos de ellos completaran sus actividades financieras con negocios mercantiles. Incluso, a través de la correspondencia del banquero de Medina del Campo Simón Ruiz, sabemos que alguno hacía de intermediario de otros mercaderes para cobrar letras de cambio en las ferias¹⁰².

El sistema estaba plenamente extendido. Si, por ejemplo, tomamos el caso del citado mayor mediador de Burgos, Juan López de Soto (CUADRO 5), vemos que 271 personas fueron corresponsales suyos a la hora de contratar las pólizas.

⁹⁹ Muchos de ellos son los que aparecen en el *Registro de poderes para firmar riesgos, 1575-1596* del archivo burgalés (ADPB. Consulado. Libro 50, 310 fols.). Es muy probable que existieran otros libros para años anteriores, pero no se han conservado.

¹⁰⁰ Según la contabilidad del mediador de seguros Luis de Salamanca, este cobraba de encomienda en los años 1583-86 entre el 1 % y el 0,5 % por cada seguro donde intervenía. El comisionista Alonso de Arlanzón señala en sus cuentas unas encomiendas entre un 0,33 % y un 0,5 %.

¹⁰¹ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R., *Los libros de cuentas del mercader Simón Ruiz. Análisis de una década (1551-1560)*. Tesis doctoral de la Universidad de Valladolid, 1990. pp. 1076-1084.

¹⁰² En 1569 Juan López de Soto actúa como comisionista del mercader de Pamplona Lope Ruiz de Esparza para cobrar una letra de cambio, librada a Simón Ruiz y enviada por Antonio de Quintanadueñas desde Ruan, en pago del envío de sacas de lana (ASR. CC, Cartas, Caja 223,37, 41 y 43).

CUADRO 5
CORRESPONSALES DEL MEDIADOR JUAN LÓPEZ DE SOTO
(1565-1573)

Corresponsal mediador	Localidad	Pólizas	Ducados
Miguel de Beroiz	San Sebastián	236	14.399
Juan Rodrigues de Lago	Viana do Castelo	183	60.497
Duarte Díaz	Oporto/Medina del Campo	106	75.750
Sebastián Salgado	Viana do Castelo	97	35.265
Juan de Iraurgi	Éibar	61	31.375
Martín de Arriola	San Sebastián/Cádiz/Jerez	61	47.435
Auger de Barcos	Bayonne	37	16.050
Agustín de Iturbe	Elorrio	35	17.150
Álvaro Rodrigues de Tabora	Viana do Castelo	35	13.220
Simón Baz	Oporto	35	10.590
Enrique Caraballo	Oporto	25	6.255
Juan de Isasi	Éibar/Sevilla	25	16.805
Juan de Lejardi	Ermua	25	11.701
Juanes de Iraurgi		24	11.645
Tristán Rodrigues de Vilareal	Oporto	24	8.745
Antonio Sotelo Salgado		20	10.025
Duarte Dias de La Rochela	La Rochela	20	4.990
Juan Pérez de Arriola	Deva	20	3.925
Jofre de Valenciagui	San Sebastián	19	6.250
Juan de La Praça	Marquina	17	7.920
Martinón de Sociondo	San Juan de Luz	16	18.203
Teodosio Enriquez	Lisboa	16	15.950
Juan Pérez de Zubiarre	Azcoitia/Sevilla	14	23.285
Bento Baz	Sevilla	13	12.900
Jorge Díaz		12	3.270
Manuel Gomes de Silvera	Buarcos	12	2.525
Miguel Dias de Oporto	Oporto	12	5.425
Enrique Gomes	Oporto/Vigo/Bayona	11	5.300
Francisco Rodriguez	Oporto	11	5.055
Jorge Baz	Oporto	11	2.075
Juan de Esportu	San Sebastián	11	4.520
Pedro de Galarraga	San Sebastián	11	3.980

Corresponsal mediador	Localidad	Pólizas	Ducados
Amador de Retes	Medina del Campo	10	20.750
Cristóbal de Bustinza	Ermua	10	3.197
Enrique Fernandes	Oporto	10	3.488
Esteban de Zunigueta abad	Éibar	10	559
Gaspar Maciel	Lisboa/Viana do Castelo	10	5.200
Juan de Loviano	Sevilla	10	5.300
Juan Martínez de Altuna		9	3.594
Domingo de Iturralde	Sevilla	8	6.750
Domingo de Unzueta	Éibar	8	2.635
Enrique Díaz	Oporto	8	4.650
Francisco de Zumaya Hubilluis	Zubiburu	8	3.250
Francisco Perez Camiña	Caminha	8	4.470
Juan Ochoa de Uranga	Sevilla/Azpeitia	8	2.000
Pero Home	Oporto	8	3.125
Francisco de Otaola		7	3.250
Francisco de Rego		7	2.905
Francisco de Solarte	Marquina	7	2.050
Hetor Mendes de Paz	Lisboa	7	1.325
Martín López de Isasi	Éibar	7	2.950
Miguel de Isasa	Oyarzun	7	2.650
Rodrigo Gomes	Cellorigo	7	1.960
Simón Luis	Buarcos	7	3.210
Juan de Amasa	Rentería	6	1.475
Juan Maçiel	Viana do Castelo	6	1.175
Juan Rodríguez Martínez	Medina del Campo	6	6.700
Lázaro de Jungito	Vitoria	6	3.685
Lope Núñez	Vitoria/Oporto	6	3.700
Manuel Méndez		6	5.100
Pedro de Sociondo	Bayonne	6	1.175
Pedro de Mota		6	1.606
Antonio Álvarez Viegas	Viana do Castelo	5	2.000
Domingo de Erauso		5	1.690
Domingo de Goyaz	Sevilla/Azpeitia	5	3.350
Esteban de Arriarán		5	4.760
Francisco de Loviano	Ermua	5	3.240

Corresponsal mediador	Localidad	Pólizas	Ducados
José de Arizmendi	San Juan de Luz	5	3.702
Juan de Larena	Vitoria	5	3.400
Juan Martínez de Burvo	San Sebastián	5	1.700
Juan Martínez de Isasti	Rentería	5	3.325
Juan Ruiz de Loviano		5	5.530
Martin de Albistegui	Elgueta	5	6.275
Pedro de Sepúlveda	Sevilla	5	3.050
Pedro Pérez de Urquizu	Elorrio	5	2.775
Tomás de Irigoyen	San Sebastián	5	1.620
Andrés de Arrizabalaga	Éibar	4	4.900
Antonio de Freitas	Oporto	4	475
Cristóbal de Grajal	Villalón	4	2.300
Francisco de Igarça	Azpeitia	4	1.000
Gabriel de Fonseca		4	2.040
Juan Rodrigues de Lago y Bastián Salgado	Viana do Castelo	4	600
Martin de Guride capitán	San Sebastián	4	690
Martin Ibáñez de Sarasua	Marquina	4	1.750
Miguel de Esquioz	Pasajes/Sevilla	4	3.050
Patricio Machado		4	1.350
Pedro de Retes	Bilbao	4	8.500
Simón Gómez de Lisboa	Lisboa	4	2.633
Tomás de Fonseca	Aveiro	4	850
Alvar Yáñez	Oporto	3	5.600
Andrés de Avendaño	Villareal/Zumárraga	3	2.500
Antonio Fernández		3	1.050
Antonio Fernández Calvo	Oporto	3	750
Domingo López de Arandia		3	2.380
Fernán Rodríguez de Elvas	Lisboa	3	1.110
Francisco de Arniburu		3	3.140
Francisco de Narruondo	Zumaya	3	820
Francisco Fernández	Oporto	3	1.700
Gabriel de Pina		3	1.000
Gaspar Barbosa Cabeza	San Sebastián	3	3.150
Héctor Méndez		3	4.130

Corresponsal mediador	Localidad	Pólizas	Ducados
Jerónimo de Tornamira		3	952
Juan de Echamendi	San Sebastián	3	1.750
Juan de Echavarria	Elgueta	3	455
Juan Ortiz de Aguirre		3	750
Manuel Estévez		3	1.775
Martín Arano de Balençigui	San Sebastián	3	4.400
Martín de Churruca	Motrico	3	680
Martín de Orbea	Éibar	3	750
Martín de Urnieta		3	600
Pedro de Aberasturi	Vitoria	3	1.150
Pedro de Acebedo		3	1.400
Pedro de Maella	Ermua	3	850
Rodrigo Álvarez		3	1.050
Tristán Diez		3	1.300
Vicente Rodríguez de Oporto	Oporto	3	880
Antón de Liçalde		2	1.500
Antonio Juliano Ambrosi	Medina del Campo	2	2.367
Antonio de Irigoyen		2	650
Antonio de Urquiola		2	1.200
Antonio Denis	Pontevedra	2	800
Antonio Diez	Lisboa	2	1.500
Antonio Gómez de Aveiro	La Rochela	2	275
Antonio González Cabeza		2	825
Baltasar de Orio	Zumaya	2	1.200
Baltasar Torivio	Viana do Castelo	2	350
Bastían Fernández de La Piedra	La Piedra	2	100
García de Uribe, capitán	Lequeitio	2	1.150
Domingo de Sorasu		2	1.200
Fernán López	Oporto	2	450
Francisco Miguel de Alzaga		2	3.300
Francisco da Fonseca		2	940
García de Uribe, capitán	Lequeitio	2	850
Gaspar de Corcuera		2	5.000
Gregorio de Tornamira		2	750

Corresponsal mediador	Localidad	Pólizas	Ducados
Gregorio Pérez Martínez y hdos. de Diego Martín		2	5.250
Íñigo de Muellegui	Bilbao	2	1.500
Jerónimo Bielago		2	900
Juan Darrocha		2	500
Juan de Espilla (capitán)		2	2.000
Juan de Sarove		2	500
Juan López de Aliri	San Sebastián	2	700
Juanes de Portu		2	800
Licenciado Olivares de Sevilla	Sevilla	2	1.400
Luis de Aldaz		2	1.550
Manuel Barbosa		2	680
Manuel Duarte	Lisboa	2	1.900
Martín de Aguirre	Bayonne	2	3.400
Martín de Irigoyen	Sevilla	2	480
Martín de Santiago		2	200
Martín de Unamuno	Placencia	2	550
Martín de Vidarte		2	130
Paulo de Iturriaga		2	400
Pedro de Orbea		2	600
Pedro de Urquizu	Elorrio	2	860
Pedro Ochoa de Loviano	Sevilla	2	400
Pero Ochoa de Loviano		2	800
Pero Ortiz de Landaçuri	Vitoria	2	4.400
Simón Suero	Amberes	2	5.200
Tomás de Escorza		2	2.120
Alonso Fernández de Flandes	Sevilla	1	1.000
Alonso Martínez de Cerjes		1	150
Álvaro de León	Medina del Campo	1	1.000
Amador de Alzaga		1	1.050
Andrés de Casanova	Rentería	1	400
Andrés de Unzueta	Éibar	1	250
Antonio Barballo	Oporto	1	125
Antonio Dies	Oporto	1	500
Antonio Fernández	Aveiro	1	170

Corresponsal mediador	Localidad	Pólizas	Ducados
Antonio Gómez	Oporto	1	100
Antonio Rodríguez de Morales		1	2.050
Antonio Viera		1	100
Belchior Fernández	Lisboa	1	1.450
Belchior Méndez y Antonio de Tobado	Oporto	1	700
Bento Díaz	Oporto	1	2.000
Diego Méndez de Brito		1	400
Domingo de Ezcamendi	Sevilla	1	1.200
Domingo de Larranhao		1	300
Domingo de Loyona	Placencia	1	200
Domingo de Lutzigui		1	200
Domingo Goyaz		1	1.500
Duarte Furtado		1	300
El doctor Mendes de Lisboa	Lisboa	1	100
Enrique Méndez		1	2.500
Esteba de Santiago	San Sebastián	1	700
Fernán Jorge		1	400
Fernando de Larena		1	400
Francisco Álvarez de Oporto	Oporto	1	150
Francisco Bientallado y Pero Baz	Oporto	1	500
Francisco de Cubillana		1	2.350
Francisco de Eslaba	Lisboa	1	670
Francisco Gaspar de Corcuera		1	500
Francisco López de Cubillana		1	1.000
Francisco Martínez		1	300
Francisco Salgado	Viana do Castelo	1	1.300
Gabriel Alfonso		1	750
Gabriel Estevez		1	300
Gabriel Fonseca		1	300
Ginés de Portu		1	150
Gonzalo Pereira	Viana do Castelo	1	100
Gonzalo Pérez Martínez		1	400
Héctor Enríquez		1	200
Hernando de Larena		1	2.000
Hetor Enríquez		1	90

Corresponsal mediador	Localidad	Pólizas	Ducados
Jacome de Urdaniya		1	900
Jacome García	Medina del Campo	1	370
Juan Alonso de Uranga	Azpeitia	1	300
Juan Bautista de Lago		1	300
Juan Bono de Casano		1	150
Juan de Bono de Sanova		1	200
Juan de Itavigui	Éibar	1	250
Juan de Lerchundi		1	900
Juan de Lezama	Bilbao	1	300
Juan de Ochamendi		1	500
Juan de Otaola	Bilbao	1	500
Juan de Portu	San Sebastián	1	360
Juan de Uribe		1	100
Juan de Valdaen		1	2.000
Juan del Hoyo	Espinosa de los Monteros	1	1.000
Juan López de Aguirre		1	500
Juan López de Arriola	Deva	1	50
Juan Martínez de Altamira	Azpeitia	1	181
Juan Martínez de Arraçola		1	975
Juan Navarro y Diego Rodríguez de Oporto	Oporto	1	250
Juan Vono de Casanueva	San Sebastián	1	400
Juan Pérez de Zubiarre		1	1.000
Leonardo de La Peña		1	100
Licenciado Berastegui		1	100
Lope de Chevelez		1	900
Lorenzo Baz	Sevilla	1	550
Madalena de Zuola		1	200
Manuel Álvarez de Gove		1	150
Manuel Jorge		1	100
Manuel Martínez		1	1.200
Manuel Núñez		1	150
Manuel Téllez		1	75
María Ortiz de Martiarte	Bilbao	1	1.400
Marquesa de Villaviciosa	Pasajes	1	1.200

Corresponsal mediador	Localidad	Pólizas	Ducados
Martín de Acorda	Rentería	1	1.000
Martín de Arano de Valenciegui		1	400
Martín de Gamón		1	1.000
Martín de Garazate	Marquina	1	800
Martín de Lezama	Bilbao	1	400
Martín de Regoitia de Bilbao	Bilbao	1	1.580
Martín de Sarasua		1	300
Martín García de Larreategui	Éibar	1	200
Melchor Maçiel		1	925
Miguel de Iturroa		1	150
Miguel de Marquina		1	2.000
Miguel de Oquendo		1	500
Miguel Fernández		1	250
Nuño de Brito		1	400
Pedro de Abraen	Mondragón	1	90
Pedro de Arteaga		1	150
Pedro de Zutaniguieta y Pedro de Zutaniguieta		1	200
Pedro Díaz		1	50
Pedro López de Soto	Burgos	1	3.500
Pedro López de Soto y Nuño de Brito		1	600
Pero Baz		1	267
Pero de Mallea		1	400
Pero García de Izaguirre		1	120
Rodrigo Alvarez, hijo de Antonio		1	100
Rui Gómez	Medina del Campo	1	875
Rui Lope		1	1.120
Sancho de Alquiça capitán		1	2.000
Saubat de Yturbe		1	1.800
Sebastián Rodrigues	Oporto	1	140
Simón Fernández		1	440
Simón Gonzales	Oporto	1	600
Tomas de Sarca		1	700
Vicente Dias de Oporto	Oporto	1	80

Como podemos apreciar, tan elevado número de agentes indica que este mediador había creado una densa red, que llegaba a todos los puntos geográficos, para poder satisfacer las demandas de aquellos que querían contratar en Burgos, una de las bolsas más desarrolladas y seguras de Europa en el siglo XVI. Sus residencias son muy diversas, pero destacan tres espacios: la costa vasca, Portugal y Sevilla. En la primera son un sinfín de personas de las villas costeras y del interior, que lo mismo que contratan un seguro para ellos mismos hacen de intermediarios para otros. Son comerciantes importantes y menudos, maestros, patrones y dueños de ferrerías. Lo mismo podemos decir de los armadores de los barcos que parten de Guipúzcoa o del País Vasco francés a la pesca de la ballena y del bacalao en Terranova.

Un ejemplo de agente de este corredor nos lo proporciona Juan Martínez de Amilivia. En los protocolos de Motrico le vemos actuar demandando en 1566 a Juan López de Soto el pago de 1.500 ducados de un seguro, ya que ha ocurrido el siniestro del galeón N.^a S.^a de la Encarnación que, camino de Terranova, se perdió a la altura de La Rochela¹⁰³. Dos años más tarde nos encontramos a este mismo capitán de nao mediando en la expedición desde Motrico a Terranova de otra nave, del mismo nombre, para Miguel de Cerain y Juan de Armendía, vecinos de Deva, con dos seguros de 1.830 ducados sobre el armazón, vituallas y pertrechos para la pesca de la ballena, amén de las barricas de saín obtenidas. Pero, al mismo tiempo, es el propio Juan Martínez de Amilivia el que asegura por 2.500 ducados el casco, la artillería y munición de dicha nao, lo que indica que es su propietario. En los tres casos el corredor fue Juan López de Soto¹⁰⁴. En suma, estamos ante un corresponsal que se asegura en su nombre, pero media con otras personas. Hay, pues, una división de funciones y, lo que es más importante, una conjunción de capitales y capitalistas.

En este aspecto es muy revelador el protagonismo de Miguel de Beroiz, uno de los mayores negociantes y balleneros de San Sebastián y Pasajes, al que le vemos actuar en 238 pólizas por valor de 14.399 ducados. O Juan de Iraurgui, Martín de Arriola, Agustín de Iturbe, Juan de Isasi, Juan de Lejardi, etc. Todos forman parte de la oligarquía mercantil guipuzcoana, vitoriana y vasco-francesa¹⁰⁵, mientras que la bilbaína apenas aparece, ya que ellos contrataban los seguros por su cuenta ante su propio consulado. Muchos de ellos o, más bien, familiares y socios suyos, que se habían asentado temporal o permanentemente en Sevilla, actúan en aquella plaza mediando en la contratación de las pólizas de los viajes de retorno al País Vasco. Situación que no ocurre en la Carrera de Indias, un negocio controlado directamente por los burgaleses o sus socios locales.

¹⁰³ AHPG 1/2596, fols. 72r-73v y 78r-v.

¹⁰⁴ ADPB. Consulado. Libro 39, fols. 319r-v y 335.

¹⁰⁵ AZPIAZU ELORZA, J. A., *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI*: ...

Pero lo más sorprendente es la fuerte presencia de corresponsales/corredores portugueses, y de manera especial de los puertos de Oporto y de Viana do Castelo, los más vinculados con el comercio con Brasil¹⁰⁶. Aquí vemos la misma nómina de personajes que veremos más tarde contratando seguros para sus embarcaciones y cargamentos: Simón Baz, Enrique Caraballo, Tristán Rodrigues de Vilareal, Miguel Dias de Oporto, Francisco Rodríguez, Jorge Baz o Enrique Fernández de Oporto; Juan Rodrigues de Lago, Sebastián Salgado, Álvaro Rodrigues de Tabora o Juan Maçiel de Viana do Castelo; Teodosio Enríquez de Lisboa; Francisco Pérez de Caminha; y Rodrigo Gomes de Cellorigo. Como revela la documentación de Oporto, sus agentes en dicha plaza, Francisco Bentelhado y Miguel Dias, se encargaron de pagar –mediante el giro de letras de cambio en las ferias de Medina del Campo– en nombre de Juan López de Soto las sumas de ducados, que diferentes mercaderes de la ciudad habían percibido por asegurar sus cargamentos en 1575 y cuyos navíos habían naufragado¹⁰⁷. En suma, para poder asegurar no solo hacía falta dinero o experiencia, sino sobre todo tener una red de agentes e informantes en todos los mares. En suma, contactar con un gran mediador de seguros.

Las conclusiones son aún más claras si analizamos la contabilidad de dos mercaderes burgaleses, Alonso de Arlanzón y Luis de Salamanca. Del primero se conserva su Libro Mayor de los años 1573-1578, donde se ve como registró sus negocios de compra, lavado y exportación de lana a Liorna y Ruan y, también, dos libros, un Diario y un Mayor, de sus negocios de mediación de seguros de los años 1573 a 1576¹⁰⁸. Lo mismo ocurre con los dos libros, Diario y Mayor, del segundo, enteramente dedicados a anotar sus actividades como corredor durante los años 1583 a 1586¹⁰⁹. En el primer caso estaríamos ante la situación de muchos otros mercaderes burgaleses, que compatibilizaban sus actividades puramente comerciales con las financieras, entre ellas la negociación de letras de cambio y la intermediación en los seguros. En el segundo personaje parece que estamos ante un agente dedicado casi exclusivamente a la correduría de seguros. Este, según dichos asientos contables, actuaba como comisionista en múltiples pólizas, muchas de las cuales se firmaron a través de personas que se localizaban en los puertos cantábricos: Agustín de Iturbe, Pedro de Pérez de Urquizu, Ochoa de Lobiano, Juan Ortiz de Basurto, Andrés de Arrizabalaga y Martín López de Isasi.

¹⁰⁶ BARROS, A., *Porto: a construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa, 2016.

¹⁰⁷ ARQUIVO DISTRITAL DO PORTO. Pol 1º, 3ª serie, liv. 37, fols. 33v, 36 y 53; liv 52, fol. 96v y liv. 93, fol. 43. (Agradezco al profesor Amândio Barros la información de dichos seguros).

¹⁰⁸ ADPB. Consulado. Libros 47, 71 y 100.

¹⁰⁹ ADPB. Consulado. Libros 64 y 70.

En suma, los casos de Juan López de Soto, Alonso de Arlanzón y Luis de Salamanca, al igual que los de otros corredores de seguros, confirma una de las razones del éxito empresarial del Consulado y la Universidad de Mercaderes de Burgos: la existencia de esta densísima red de personas y agentes, extendida por toda Europa, explica, entre otras razones, el triunfo de Burgos como gran bolsa de seguros en el siglo XVI. Aparte de la seguridad jurídica que daba dicha institución para cobrar en caso de siniestro, esta contaba con toda una red de agentes que informaban a la red financiera burgalesa de los avatares de cada embarcación y de cada una de las rutas. De ahí los enormes flujos de información que mantuvo y que no podían hacer otras plazas aseguradoras menores¹¹⁰.

2. *Las cosas aseguradas*

Las diferentes ordenanzas del siglo XVI señalan una variedad de cosas aseguradas, pero la lectura concreta de las pólizas conservadas indica que existen cuatro diferentes modalidades: el seguro de barcos, pertrechos y vituallas; el seguro de mercancías; el seguro sobre el dinero dado al maestro; y el seguro de vida. A ellos hay que añadir, aunque tiene connotaciones jurídicas diferentes, el reaseguro.

El seguro del buque aparece claramente identificado en las regulaciones medievales italianas y barcelonesas, por lo cual quedó reflejado en las ordenanzas de Burgos y de Bilbao. En el caso burgalés el seguro sobre el casco aparece ya desde finales del siglo XV, siendo muy frecuente a lo largo de la centuria siguiente. No era necesario que se identificara el tipo de nave, diciendo simplemente que la póliza recae sobre «el casco, la artillería y la munición» de tal buque, llamado de tal manera y cuyo maestro es tal. En las ordenanzas bilbaínas se indica, también, la posibilidad de asegurar los mástiles, la vela, etc. Situación que en Burgos y en la nación castellana de Brujas se evitaba, ya que los aparejos, las vituallas y las artes de pesca debían de contratarse en pólizas diferentes. Lo que sí es obligatorio es que conste claramente el nombre de la nave y del maestro y, en ocasiones, del armador y del capitán. En el caso de que la nave viajara en convoy, bien en dirección a Flandes o en la Carrera de Indias, puede indicarse también el nombre del capitán de la armada. Cuando en una póliza los asegurados dicen desconocer el nombre del barco, deben de aportarlo en un plazo de tiempo para que la póliza tenga vigencia y sea aceptada por los aseguradores¹¹¹.

¹¹⁰ CASADO ALONSO, H., «Los flujos de información en las redes comerciales...».

¹¹¹ Es lo que en algunas ordenanzas denominan *seguro in quovis*. Originariamente en la póliza burgalesa de 1514 se admitía tal situación para permitir el trasvase de mercancías de una nave a otra con el fin de evitar que la primera sea tomada en corso. Tal modalidad se prohibió en las ordenanzas de Brujas de 1538 y de Burgos de 1539, salvo en las naves de la Carrera de Indias.

Situación que se repite en el caso de que se produzca un cambio de barco o de maestre. De la misma manera estaba prohibido el seguro del flete, modalidad que no me he encontrado documentalmente¹¹². Igualmente, en Burgos era común que se asegurara la artillería y la munición, cosa que estaba prohibida en las Ordenanzas de Amberes de 1551 y 1552¹¹³.

El seguro sobre mercancías es el más frecuente y es el que cubre los riesgos que amenazan en la navegación los objetos transportados. No he encontrado en la legislación ni en la práctica ninguna especificación que prohibiera asegurar determinadas mercancías. Normalmente se citan las mercancías de manera genérica: sacas de lana, lienzo, ropa, especias, esclavos, vino, sal, oro y plata, maderas, tintes, pescado, productos metálicos, etc., no especificándose, salvo en contados casos, su cantidad. También he encontrado pólizas donde se habla simplemente de «mercaderías». En el caso de los seguros de la Carrera de Indias se dice que las mercancías están bajo la cláusula «del registro del rey» o fuera de él. En los casos de cargamentos de dinero, oro y plata es necesario que se señale que salen «con licencia del rey», quedando los aseguradores a resguardo de posibles embargos ante la prohibición real de exportación de monedas o metales preciosos. Pero lo que no he encontrado es que haya alguna póliza donde se diga que se asegura sobre las ganancias obtenidas por la venta de las mercancías embarcadas, los *ynteresses*. Quizás, estos seguros, dado que estaban prohibidos oficialmente, debían de hacerse de forma privada, *en confianza*¹¹⁴.

Lo más habitual es citar con qué personas o compañías van consignadas las mercancías hacia el puerto de destino, especialmente si los que han cargado las mercancías son simples encomenderos de otros comerciantes o sociedades. Para ello se señala que están cargadas «a nombre de». Cuando estos cambian, se debía de notificar dichas novedades a los aseguradores, que las debían de aceptar, siendo todo ello convenientemente apuntado en el registro consular. Convenía, pues, saber quiénes eran los propietarios o sus socios y agentes, ya que estos eran los que iban a litigar en caso de siniestro. Por ello, no es extraño que en los pleitos conservados, como en el del incidente de Middelburg de 1574, no solo se indica el nombre de los propietarios y consignatarios, sino también sus marcas mercantiles, que se pintaban en cada una de las sacas, fardeles, barricas y cajas. De la misma forma, los aseguradores deben de aceptar si se cambia el tipo de mercancía o su valor. Tal información

¹¹² Esta prohibición aparece en las Ordenanzas de Burgos de 1538 y 1572; de Sevilla de 1556; de Brujas de 1569. Al parecer, por lo que indican la primera reglamentación se hacía antes de 1538. Situación que vemos en las de Bilbao de 1560, que permitía asegurar la mitad del flete, de acuerdo a su propia tradición liberal.

¹¹³ SICKING, L., *Neptune and the Netherland...*, pp. 251-252.

¹¹⁴ URIARTE MELO, C., *Un negocio y un modo de vida...*, pp. 187-191.

es la que explica el peculiar caso de la póliza contratada el 2 de octubre de 1581 por Francisco de Maluenda y Pedro de Montoya sobre sacas de lana, cargadas en la nao San Juan de Le Croisic en la ruta Sevilla-Ruan, que van a nombre de Guilloma Anoayaus y consignadas a Francisco Capponi o Diego Hernández Miranda por la suma de 2.150 ducados. En una adenda a la póliza se dice «El maestro dice que ha cargado 50 sacas de Guilloma Anoayaus en nombre de los Caponi de Lyon y por ser mercaderes franceses y si les tomasen corsarios prenderian toda la carga por francesa, lo que no es verdad». Para quitar toda duda solicitan la ratificación de dicha póliza por parte de los aseguradores¹¹⁵.

Dentro de los seguros de mercancías hay que incluir los seguros sobre cargamentos de esclavos. Estas pólizas eran iguales a las demás y los aseguradores corrían los mismos riesgos. Estas fueron muy utilizadas, aunque dieron lugar a algunos problemas de interpretación. Así, en la cabecera de la póliza contratada el 26 de enero de 1566 por Rodrigo de Illescas, Benito Baez y Gaspar Jorge, residentes en Sevilla, por la cobertura de 10.000 ducados en la nao Santa Ana, que va de Cabo Verde a El Nombre de Dios con un cargamento de esclavos cargados por Manuel Diez Enrique, se dice que «declarando que qualquier alboroto o levantamiento que los dichos esclavos o qualquiera o parte dellos hagan, de manera que si por rason de tal alboroto abiere alguna muerte o daño, le pagaran los aseguradores como si fuese otro caualquiera cosa fortuito». Dada la peculiaridad de tal situación los corredores del seguro elevaron una pregunta sobre dicha cuestión al prior y cónsules, que les dijo que solo debían cubrir el riesgo en caso de que los negros se hiciesen dueños de la nao, sometiendo al maestro y a la tripulación¹¹⁶. Esta situación se reguló totalmente en las Ordenanzas de 1572 que establecieron que los aseguradores no estaban obligados a pagar los esclavos muertos de manera natural ni a contribuir en los costes de su salvamento, pero sí en los de comida y vestido, y en todas las demás cuestiones reglamentadas sobre los seguros de mercancías.

¹¹⁵ ADPB. Consulado. Libro 74, fol. 55v.

¹¹⁶ ADPB. Consulado. Libro 95, fols. 252-253.



Una tercera modalidad de cosa asegurada es el seguro sobre cantidades de dinero dadas en préstamo a la gruesa por el riesgo de la no devolución de la cantidad prestada, si los efectos sobre que se hizo el préstamo, buque o carga, no llegan felizmente a su destino. Esta modalidad de seguro se admitía en las Ordenanzas de Brujas, pero en las burgalesas de 1572 se prohibían. Sin embargo, yo he encontrado numerosas pólizas hechas en la segunda mitad del siglo XVI sobre el dinero dado al patrón o al maestre para pagar el almacén, las vituallas y pertrechos e, incluso, el propio casco. Estos seguros se hacían habitualmente en los negocios de Terranova para la pesca del bacalao y las ballenas, donde el coste de las expediciones era muy elevado. El capitán para poder participar económicamente pedía prestado dinero con la garantía de las futuras ganancias. Hacerlo de otra manera era desincentivar las operaciones y el interés que debían de poner el maestre y los marinos en dicha peligrosa pesca¹¹⁷. Pero, incluso, he localizado 20 pólizas que firmaron entre los años 1570 y 1572 el propio prior y cónsules de Burgos en las que aseguran las cantidades de dinero que han dado al capitán de la flota de la lana de Flandes para pagar los fletes y otros gastos que tuvieran allá¹¹⁸. Parecido es el caso de Diego de Vitoria, que en 1572 aseguró el dinero que había de pagar de averías de daños acaecidos en Laredo¹¹⁹. Incluso más interesante es el caso de Simón Suero de Amberes que en la póliza que contrató, el 15 de diciembre de 1572, al 10 % por la suma de 1.000 ducados, donde se dice que lo hace sobre el casco de la nao La Trinidad, maestre Francisco de Zumaya, ya que había prestado a su dueño, Juan Martínez Mancisidor, la suma de 410.000 maravedíes para armarla en su viaje de Guetaria a Sevilla¹²⁰. Aquí, teóricamente, lo que se asegura es el buque, pero en realidad este es el bien hipotecado por el crédito.

Este seguro sobre el dinero dado al maestre no debe de confundirse, aunque documentalmente se llame «póliza de seguro», con los préstamos de dinero que determinadas personas otorgan al armador de un barco para hacer determinada expedición. De este tipo de documentación se han conservado muchos ejemplos en los archivos de protocolos de Guipúzcoa, pero deben de considerarse como de la modalidad de préstamos a la gruesa, jurídicamente diferentes de los seguros marítimos.

¹¹⁷ Un ejemplo de la financiación de dichos viajes y sus seguros correspondientes es el aportado por la póliza contratada el 30 de agosto de 1571 por Martín Ibáñez de Sarasua, vecino de Marquina, mediante el mediador Juan López de Soto, por la suma de 500 ducados al 9 % sobre las obligaciones contraídas con Miguel de Ceraun, Íñigo de Ybartola Juan de Ayardia, pagaderas en 100 barricas de grasas, según documento firmado ante Beltrán de Unzueta, vecino de Guetaria, el 3 de julio de 1571 (ADPB. Consulado. Libro 43, fol. 260).

¹¹⁸ ADPB. Consulado. Libro 46, fols. 192-193v y 466-476v.

¹¹⁹ ADPB. Consulado. Libro 44, fol. 165v.

¹²⁰ ADPB. Consulado. Libro 44, fol. 35.

3. *El itinerario y el buque*

En todas las pólizas de seguros marítimos se debe de señalar de manera clara el buque donde va la carga, con su nombre, el del maestre y su localidad de residencia. Ocasionalmente se dice el tipo de barco, aunque lo más frecuente es que se exprese como nao. Lo que no quita, como veremos posteriormente, que nos aparezcan menciones a galeones, urcas, galeras, carabelas y pinazas. Pero nunca se nos dice su tonelaje. Como se ha indicado en el caso de los seguros sobre cascos de naves, también se dice si van en convoy armado y el nombre de la flota y sus capitanes. De la misma manera, se debe de indicar en adendas a las pólizas si la carga se ha cambiado de barco, cuál es su nombre y el de su maestre. En ocasiones, cuando la carga ha sido embarcada previamente en otros puertos en naves de pequeño tonelaje, en pinazas, se indican sus nombres y tal situación. Hecho que encontramos en los puertos guipuzcoanos o en los Países Bajos. En los primeros, pequeñas navegaciones de cabotaje iban de un puerto a otro, en los segundos, naves de poco calado, las charrúas, se desplazaban desde Zelanda hasta Brujas y Amberes. Igualmente, se debía indicar si los aseguradores y cargadores habían cambiado de buque, lo que debía ser comunicado y aceptado. En el caso de que no se supiera su nombre, el prior y cónsules daban un plazo de tiempo para ello. En el caso de la Carrera de Indias, dadas las distancias, se autorizaba que se indicara que las mercancías iban a ser cargadas en cualquier barco de la flota que partiría próximamente de América, siempre que fuera en «en el registro de su magestad».

En todas las pólizas se señala claramente el trayecto del barco, desde su puerto de salida hasta el de llegada¹²¹. En los que parten de la cornisa cantábrica es también frecuente indicar los antepuertos y los puertos menores. Hecho que es válido para los de llegada: en el caso de las flotas de la lana hacia Flandes se decía que iban a «Brujas, La Esclusa o Ramua»; hacia Normandía «a Ruan, Harfleur, Honfleur y el Abra de Gracia»; hacia Nantes todos sus antepuertos; hacia Sevilla «a Cádiz, El Puerto de Santa María y Sanlúcar»; a México «a Veracruz o San Juan de Ulúa»; etc. Esta indecisión la vemos también en la llegada de las flotas portuguesas del azúcar procedentes del Brasil, donde se señalan genéricamente las arribadas: «Oporto, Vila do Conde, Esposende, Viana do Castelo» e, incluso, Vigo y Bayona en Galicia. De la misma manera,

¹²¹ Cualquier cambio en la ruta debe de ser notificado al consulado por el asegurado, que debe de aprobarlo, junto con los aseguradores, bien se haya producido por condiciones normales o extraordinarias. Un ejemplo de esto último es el caso de la póliza contratada el 12 de abril de 1572 por la compañía de Herederos de Bonaventura Micaeli y Jerónimo Arnolfini de Lyon por valor de 1.400 ducados en la nao el Delfín, maestre Ybon Guillen, cargada de cochinilla y que iba desde Cádiz a Flandes. En ella se dice que, como había entrado en un puerto de la costa de Francia y le habían dicho que había disturbios en Amberes, se le autoriza a descargar en Ruan (ADPB. Consulado. Libro 43, fol.441).

en muchos casos se señalan las escalas o si el barco estaba autorizado o no a hacerlas, lo mismo que a ampliar su itinerario. Por otro lado, las guerras y el corso obligaban a marcar rutas no convencionales. Así, en 1572 los aseguradores de la urca *El Mundo Contrario* de Ámsterdam, cargada con azúcares y algodones por varios mercaderes de Viana do Castelo y que debía de ir de Bayona a Amberes, señalan que ha de ir dando la vuelta a Inglaterra, evitando el Canal de la Mancha¹²². En suma, tanto los que cubren el riesgo, como la propia institución consular, quieren conocer al detalle las incidencias del viaje, para así poder dictaminar sobre las causas del siniestro si las hubiere. Pero todas estas informaciones dan un elenco de datos de centenares de puertos, algunos de ellos de muy difícil localización.

4. *Las sumas aseguradas, la prima y el premio*

Como es lógico, en todas las pólizas figura el total de la cobertura del riesgo. En los registros consulares burgaleses, salvo en unas contadísimas excepciones, se fija en ducados. Esa misma moneda es la que empleó el asegurador Juan de Castro y Simón Díaz el Rico en 1485-1508. Sin embargo, he visto otras unidades monetarias en otra documentación: libras gruesas, libras tornesas, escudos, florines e, incluso, maravedíes.

Respecto a las limitaciones acerca de las sumas aseguradas, todas las reglamentaciones intentaban evitar la exageración deliberada del valor de las cosas aseguradas por parte del asegurado. Aunque se partía de la buena fe, era difícil establecer una cuantificación económica precisa de ellas, especialmente cuando se cargaban en tierras lejanas. Por ello, las ordenanzas burgalesas de 1538 establecían la obligatoriedad de comunicar su valor real, prescindiendo de valoraciones convencionales. Esa misma reglamentación establecía, por otra parte, que no se podía asegurar más que por el 9/10 partes de la carga, estimación que también figura en las de Bilbao de 1520 y 1531. En Sevilla, sin embargo, la proporción era de 2/3, con lo que la cuota de riesgo obligatorio del asegurado es de 1/3 del valor. Pero la práctica mercantil fue distinta. En los libros de contabilidad he visto casos donde, por un lado, se aseguran cargamentos por una suma en póliza y otro en fianza. El resultado es que haya envíos asegurados entre el 100 % y el 150 % de su valor real. Por otro lado, no era raro que en caso de naufragio los aseguradores dijeran, para no pagar el valor del siniestro, que los asegurados habían cargado por encima del valor de la suma asegurada. Esta es, por ejemplo, la causa del pleito que mantuvieron los

¹²² ADPB. Consulado. Libro 43, fols. 423-425.

vecinos de Castro Urdiales, García de Santa Clara y Lope de Herrada, junto con Cristóbal de Salazar, vecino de Sestao, contra los aseguradores Juan de Urteaga y consortes por la toma por parte de los franceses del galeón Buena Ventura en 1553, alegando que el valor del barco era muy inferior, al ser un galeón viejo. Pleito que se juzgó ante el Consulado de Bilbao, pero pasó luego ante el tribunal de la Chancillería de Valladolid¹²³.

La prima o premio es la cantidad de dinero que el asegurado debía pagar por el riesgo contratado. Ambas palabras se usaban indistintamente en la época y a menudo se confunden, aunque en el siglo XVI predomina la segunda denominación. Jurídicamente en la época premio es el tanto por ciento sobre el volumen de ducados asegurados, a partir del cual se calcula la prima, el dinero a desembolsar por el asegurado. Esta suma debía de ser pagada, como se señala en las Ordenanzas de Burgos de 1538, «sin detenimiento alguno», una vez transcurrido el plazo señalado para su realización. El importe de dicha tasa se calculaba de forma empírica por los aseguradores, las más de las veces recurriendo a lo que anteriormente se había hecho para el mismo tipo de ruta, mercancía y tiempo de duración del viaje. Es posible que hubiera tablas con listas de premios y que estas circularan privadamente en el mundo mercantil, tal como ocurre con los *listini* de cambios, pero no las he encontrado. Igualmente, el consulado de Burgos manejaba unas tarifas oficiales, donde se habían recogido en un memorial los itinerarios más frecuentes junto con sus respectivos premios. Sin embargo, solo he localizado hojas sueltas donde se señalan los diferentes premios¹²⁴. Lo que aparece registrado en algunas pólizas, que cubren riesgos sobre rutas no convencionales, son adendas donde se dice que la prima se fijará más tarde, en virtud de la consulta que ha de hacerse al prior y cónsules. Por el contrario, en algunas pólizas firmadas por españoles en Londres y en los Países Bajos se fija el premio no sobre una cantidad total del dinero asegurado sino conforme a un tanto sobre la carga que lleva el contratante en el barco, «a la moda de la bolsa de Londres y Amberes»¹²⁵.

El pago de la prima de los seguros españoles, flamencos e italianos de fines del siglo XV se hacía al contado y/o a través de cambistas en el mismo momento. Pero ya a finales del cuatrocientos Juan de Castro admitía también que le pagaran en las ferias de Villalón, en las de Pasquilla y agosto de Rioseco y en las de mayo y octubre de Medina del Campo, mediante el giro de letras de cambio, una operación bancaria o el pago en metálico. La situación

¹²³ ARCH. Sala de Vizcaya, 2998/2.

¹²⁴ Este memorial aparece citado en las Ordenanzas de Burgos de 1572.

¹²⁵ Por ejemplo, la póliza firmada en Londres el 5 de septiembre de 1556 por Luis de Paz, estante en Londres, en nombre de Luis Cruzat, estante en Brujas, donde el premio se fija a razón de 16 nobles esterlines por cada saca de lana cargada en tres naos desde S. Sebastián a Brujas (SB. Consulado de España.XII-391).

se normativizó en la segunda mitad del siglo XVI, donde la forma de pago debía ser exclusivamente en las ferias de mayo y de octubre de Medina del Campo. Aunque por el desorden ferial de los años setenta se estableció que fuera el consulado el que fijara los tiempos de pago. Los retrasos en el pago eran castigados duramente con una multa de 5.000 maravedíes. En Brujas, por el contrario, se fijaron dos periodos de pago, en agosto y en febrero.

El precio del seguro marítimo, como veremos más adelante, se determinaba en virtud de varias situaciones, que fueron cambiando en el tiempo. Pero desde mediados del siglo XVI vino determinado por dos principales circunstancias: la ruta y la duración de la navegación. Pero junto a ello influían otras. Así, en los seguros de cascos de naves el premio era un 1 % más elevado que los de mercancías. En estas había diferencias en virtud si eran perecederas o no, aunque, según avanzamos el siglo XVI, tal distinción desaparece. Pero, quizás, el factor predominante era el riesgo de la ruta ante los peligros de ataques de piratas y corsarios. Recorridos más cortos eran, por el contrario, más caros que otros más largos, ya que se realizaban en mares peligrosos. Situación que cambiaba si la navegación era en solitario o en armada, con buques de escolta provistos de artillería y soldados. Lo que no he encontrado, por el contrario, son referencias respecto a la experiencia del maestro o del capitán. Evidentemente, el precio del riesgo, como veremos luego, evolucionó a lo largo del siglo, cayendo determinadas primas y subiendo otras.

d) *Efectos del seguro*

1. *Obligaciones y derechos del asegurado*

La primera obligación del asegurado es el pago de la prima, las comisiones y los impuestos que hubiere. Su derecho básico el de cobrar la indemnización en caso de siniestro, a los que hay que añadir otros pequeños detalles.

Respecto a lo primero, ya se ha señalado su forma de liquidación, que va desde el pago al contado, al efectuado en las ferias de Medina del Campo y el sistema de Brujas o el de Sevilla, que permitía poder pagar en un plazo de 3 meses. Teóricamente la prima era indivisible e inmutable, pero se admitían excepciones. Así, las ordenanzas burgalesas –lo que he comprobado en los registros consulares– permitían la devolución de una parte, si las mercancías se habían desembarcado en un puerto intermedio de la ruta. Fenómeno que se repite, al contrario, dando un aumento de la prima si se continuaba el viaje hacia otro puerto más lejano.

Más frecuente es el caso del extorno (estorno en la documentación), que venía a significar la devolución de una parte de la prima por el asegurador

al asegurado como consecuencia de modificaciones en las condiciones de la póliza¹²⁶. Esta situación ya aparece en un seguro de 1507, cuando una nao de Rentería, maestre Esteban de Salazar, no continuó el viaje que tenía programando desde Sevilla a La Española, pagando los asegurados, Francisco de Santa Cruz y Rodrigo Carrión, el 0,5 % de extorno¹²⁷. Esta figura existe en las Ordenanzas de Burgos de 1538 y 1572, en las de la Nación de España en Brujas de 1569 y de Sevilla de 1556, donde se habla de «estornar y deshacer el seguro» o qué hacer en caso de «no correr el riesgo». En estos casos el asegurado debía de notificar a los aseguradores y al consulado tal situación¹²⁸. Entonces, dichas autoridades señalaban el pago, aunque en ocasiones los aseguradores renunciaban a él. El extorno se producía por varias razones. La más frecuente era en el caso de que no se hubiera realizado el viaje o no se hubiera cargado la mercancía. También si los aseguradores tienen constancia de que dicho barco estaba ya asegurado en otra plaza¹²⁹. Cuando se producían estas cuestiones el asegurado tenía derecho a la devolución de la prima, menos el 0,5 % si estos cambios se hubieran producido involuntariamente y del 1 % si fueran voluntarios¹³⁰. Hecho que se repite si la cantidad de mercancía cargada fuera menor, lo que provocaba la disminución de la suma asegurada y, en consecuencia, que se retirara algún asegurador, lo que se denominaba «echar fuera»¹³¹. Por ello estos desplazados tenían derecho al 0,5 % de la parte de la

¹²⁶ Algunas noticias de extorno se anotaban en los registros de las pólizas, siendo certificados por los escribanos del consulado. He localizado un total de 134 pólizas donde se anotaron extornos.

¹²⁷ ACB, Libro de mayordomía 68. *Libro de contabilidad de Juan de Castro y Simón Díaz el Rico*, fol. 109v.

¹²⁸ Los plazos de notificación del extorno eran diferentes según los puertos de carga. En la Declaración de Póliza de Burgos de 1514 se establecen los siguientes plazos: Costa Cantábrica 2 meses; Andalucía y Portugal 3 meses; Francia y Bretaña 4 meses; Flandes, Inglaterra y Florencia 5 meses. Las ordenanzas de 1538 añaden algunas novedades, como el plazo de Indias en 2 meses a contar de la llegada a Sevilla y Lisboa, y el de las cargadas en Madeira y Canarias de 6 meses. Pero lo más singular es que se crean plazos en caso de conflicto bélico, aumentando el tiempo en un mes en cada caso. Quizás el crecimiento en la contratación de seguros en Burgos y las complicaciones surgidas en el comercio durante el reinado de Felipe II hicieron que las Ordenanzas de 1572 incrementaran los plazos de notificación de los extornos en un mes más, según fuera el lugar de carga de la mercancía. Aumento al que hay que sumar en situaciones de guerra.

¹²⁹ El 20 de octubre de 1568 Martín de Larrea de Bilbao contrató una póliza por valor de 3.425 ducados al 6 % en la nao La María sobre sacas de lana, desde San Sebastián a Brujas, pero lo aseguradores mostraron constancia de que ya estaba asegurada en Bilbao. Por ello solicitan irse fuera, cobrando el 0,5 % (ADPB. Consulado. Libro 99, fol. 149). Lo mismo acontece con las pólizas firmadas por junio de 1570 por Andrés Dias de Amberes y el Licenciado Hetor Mendes de Oporto que habían contratado un seguro de Oporto a Amberes y de Massarelos a Pernambuco, pero que también habían asegurado en Ruan las mismas mercancías y viajes (ADPB. Consulado, Libro 41, fols. 436-436v).

¹³⁰ En la póliza firmada el 6 de febrero de 1566 por Antonio de Salazar de 4.500 ducados al 4,5 % en la nao La María de San Sebastián, cargada con 229 barricas de grasas de ballena (valoradas en 1.972 ducados) desde Guetaria a Amberes, se dice que no cargó la mercancía. El consulado valora la mercancía y el precio del seguro, estableciendo que unos aseguradores cobren el 1 % de extorno y otros el 0,5 % (ADPB. Consulado. Libro 95, fol. 334v).

¹³¹ Hecho que, a juzgar por las pólizas conservadas, no era raro.

prima que les hubieran correspondido. Incluso, se da el caso de situaciones donde los asegurados quieren cambiar de nave y, al no ser aceptado por los aseguradores, estos exigen el pago del extorno¹³². Más confuso es el caso de la anulación de un seguro, porque la nave fuera embargada por el rey, donde creemos que el asegurado tenía derecho al 100 % de la prima¹³³.

Otra obligación del asegurado era la de intervenir en las cosas aseguradas con el fin de buscar su salvación en caso de siniestro o peligro. Estos gastos debían correr junto con los aseguradores y estaban motivados por la necesidad de transbordar la carga¹³⁴.

El derecho fundamental del asegurado era cobrar la indemnización en caso de siniestro. Para ello debía de notificarlo al asegurador y aportar, en su caso, la prueba del siniestro y del daño recibido. Las ordenanzas de Burgos de 1538 y de Sevilla de 1556 establecen que la comunicación debe de hacerse antes de dos años, contados desde la firma de la póliza, concediendo al asegurado otros dos años para aportar las pruebas del caso. Por un lado, la declaración del maestre de la nave, lo que no evitaba que en ocasiones el prior y cónsules de Burgos indagaran entre sus miembros residentes en el extranjero o entre los cónsules de Brujas, Nantes, Ruan y Florencia las incidencias del siniestro, situación que ocurre también en Lisboa¹³⁵. Esta también venía acompañada de la entrega de documentación: carta de fletamiento, conocimiento del embarque y de la valoración de las mercancías, siendo esta última aportada por la tasación pericial que hacían los cónsules o determinados miembros de la comunidad mercantil española¹³⁶.

Una vez realizadas estas acciones, el asegurado protestaba el seguro solicitando el ejercicio de la avería y el desembolso del dinero. Otra posibilidad,

¹³² Póliza de 20 de septiembre de 1568, contratada por Silvestre Bernardini y Bullon Burlamaqui de Lucca para llevar reales de plata desde Castro Urdiales a Arnemuiden, estos quieren cambiar la zabra La Concepción de N.ª S.ª por otra. Cuestión que no es aceptada por los aseguradores, quizás motivados por su menor seguridad (ADPB. Consulado. Libro 99, fol. 97v).

¹³³ Un ejemplo de ello es el caso de los aseguradores de la nave La Anunciada, maestre Juan Camilo de Estefano vecino de Nápoles, asegurada el 18 de septiembre de 1581 con sacas de lana desde Alicante a Livorno, pero que fue embargada para cargar soldados con destino a Orán (ADPB. Consulado. Libro 74, fol. 35). La devolución del total de la prima es lo que alega en 1600 Antonio López, mercader de Lisboa contra Joseph Ybún, natural de Francia, estante en San Sebastián y maestre de la nao la Catalina, ya que las mercancías fueron embargadas por el corregidor de Guipúzcoa (ARCHV. Fernando Alonso, Fenecidos, Caja 1175/8).

¹³⁴ Este es el caso de la póliza contratada el 23 de abril de 1570 por Diego Rodríguez de Lisboa sobre cargamentos de azúcares en 10 urcas desde Lisboa a Amberes, donde una de ellas se hundió, transbordándose la carga al navío llamado La Buena Ventura de San Juan (ADPB. Consulado. Libro 46, fol. 19v).

¹³⁵ En 1556 Juan de Cegama, vecino de Deva y maestre del galeón Santa María, entrega la información requerida en Lisboa por el hundimiento de dicha nave en cabo Prior, que hacía la ruta entre Lisboa y la costa vasca (AHPG. 2/1893, fols. 169-171v).

¹³⁶ En varios pleitos de seguros juzgados en la Sala de Vizcaya de la Real Chancillería de Valladolid también se aportaban las cuentas de los impuestos (averías) pagados ante el consulado de Bilbao.

especialmente cuando no se tenían noticias del siniestro y no se podían aportar pruebas, era ejercitar el derecho de abandono o «dexacion», abandonar las cosas aseguradas, en el estado en que se encuentren, transfiriendo a los aseguradores la propiedad de las cosas aseguradas y cobrando íntegramente la suma asegurada. Pero para evitar fraudes todas las ordenanzas de seguros fijaban los términos de la dejación y establecían tipos de mercancías y plazos de notificación¹³⁷.

Finalmente, aunque la situación está poco clara, estaba también la obligación del asegurado de depositar determinadas franquicias de dinero como medida conveniente para obtener su máxima colaboración en la salvaguarda de la cosa asegurada. Así, las Ordenanzas de Burgos de 1538 establecían que el asegurado debía de correr con el diezmo de descubierto, que las de Bilbao de 1560 elevaron al 25 %. En Brujas las actas de la nación castellana señalan, a menudo, contribuciones que los cargadores de las naos fletadas por la institución debían de hacer obligatoriamente para recuperar las sacas de lana de los barcos naufragados.

2. *Obligaciones y derechos del asegurador*

La principal obligación del asegurador era pagar la indemnización en caso de siniestro, la consiguiente pérdida o deterioro de la cosa asegurada. Debía de indemnizar, pero con el límite máximo de la suma reflejada en la póliza. Tal obligación era escrupulosamente vigilada por todas las Universidades de Mercaderes, ya que de su cumplimiento venía su buena reputación y, en consecuencia, que fueran centros de contratación de seguros. De ahí que, en el caso del consulado de Burgos, no fuera partidaria de las acciones judiciales extraconsulares y, por lo tanto, de que sus sentencias fueran no sólo cumplidas, sino que fueran las de la última instancia jurisdiccional, sin tener que recurrir a la Real Chancillería de Valladolid o al Consejo Real. Incluso, las autoridades consulares de Burgos y Bilbao consiguieron que el monarca Felipe II autorizara en 1576 que sus sentencias se apelaran únicamente ante el Consejo Real, alegando que que lo pedían por «la conservación del trato, llaneza y comercio y buena fee que se requería que se hiciese en semexantes negocios»¹³⁸.

¹³⁷ En Burgos el plazo máximo en 1538 era de 5 meses y un mínimo de 2. En 1572 se amplió. Para el caso europeo ver ROSSI, G., «The Abandonment to the Insurers in Sixteenth-Century Insurance Practice: Comparative Remarks and Methodological Notes», in PIHLAJAMÄKI, H., CORDES, A., FAUCHU, S. y DE RUYSSCHEL, D. (eds.), *Understanding the Sources of the Early Modern and Modern Commercial Law*. Leiden, 2018. pp. 87-118.

¹³⁸ ARCHV. Cédulas y Pramáticas, Caja 6-16 y 17.

Para el pago de estas indemnizaciones, *desembolsos*, se establecían una serie de plazos. En la póliza burgalesa de 1509 se habla de 6 meses, contados desde la firma de la póliza, que las Ordenanzas de 1534 ampliaron a 8 meses. Plazo que es el mismo que el de las Ordenanzas de Bilbao de 1520. El problema venía en la cuantificación de la indemnización, cuando se hubiera producido un daño parcial de la carga o del casco: la llamada *acción de avería*. Según la legislación y lo que hemos visto en el Libro de sentencias, desembolsos y averías de seguros (1561-1597) y en los dos Libros de autos de pleitos tocantes a seguros (1567-1596), este procedimiento fue el más frecuente en el siglo XVI. Avería significa, pues, el daño sufrido por el buque o la carga en el transcurso de su expedición marítima¹³⁹. Este daño debía ser de cierta entidad para ser indemnizado por los aseguradores (avería gruesa) pues los pequeños daños (avería común y avería ordinaria) se dejaban a cargo del asegurado.

Para la acción de avería el asegurado debía aportar las pruebas del daño, que eran valoradas por dos mercaderes, que hacían la función de auditores¹⁴⁰. Estos, según fuera la jurisdicción a la que estaba sujeto el asegurado, eran nombrados por los cónsules de Burgos, Bilbao, Sevilla o la Nación de España en Brujas. Así, por ejemplo, en 1566 los cónsules de la nación de España en Nantes, ratificaron la valoración, que habían hecho los burgaleses, de las pérdidas que había sufrido la compañía Ruiz en la nao Ana de Roart, maestre Pierre Brunet, cargada con 236 pacas y 69 fardeles de lencería con destino a Sevilla. Establecieron que el daño había sido únicamente en 2 fardeles por valor de 30.282 maravedís. Dinero que se repartieron los 27 aseguradores que habían firmado la póliza de 8.000 ducados a razón de 3/7 %¹⁴¹. Dicha actuación consular era cotidiana, ya dichas autoridades bretonas registraron las sumas que diversos mercaderes castellanos habían asegurado desde Nantes a España durante los años 1548 a 1564¹⁴². Participación consular que aparece repetidamente en múltiples actas de los ayuntamientos de la Nación de Castilla en Brujas a lo largo de todo el siglo XVI, encargándose de mandar a Inglaterra, Francia y a los puertos de los Países Bajos a recuperar las mercancías naufragadas y requisadas¹⁴³. En ocasiones, los gastos de recuperar la mercancía

¹³⁹ Esta avería tiene una distinta significación de la avería de la nación, la avería de riesgo, la avería de Indias o la avería de armada, que eran impuestos que cobraban diversas instituciones.

¹⁴⁰ Por ejemplo, en 1550 los vecinos de Deva, Juan Pérez de Arriola y Martín Ochoa de Yrarrezabal, elaboraron la información de testigos acerca de los daños sufridos por el galeón Santa Lucía en su viaje desde dicho puerto a Ruan y que se había asegurado en Burgos (AHPG 2/1889, fols 59r-60v).

¹⁴¹ El valor total del cargamento fue de 6.988.970 maravedís. (AMN, HH 188, 1, 5 y 13).

¹⁴² AMN, HH 189. *Libro de las mercaderías que con la gracia de Dios se reciben y se embian de los de Tiarte*.

¹⁴³ Por ejemplo, el 20 de diciembre de 1552, ante el naufragio de la nao de Pero González de Escalante, maestre Juan del Oyo Setién, el consulado de Brujas convoca a los cargadores de lana de dicha nave para «que todo lo que se salbare sea de cuya fuere la marca... e sy ubiese alguna cosa syn marca que no pareciese

eran asumidos por los propios cargadores, pues les resultaba menos gravoso que ir a un pleito¹⁴⁴.

Una vez efectuada dicha valoración, –por la que el consulado de Burgos percibía la denominada *limosna*– bien por pérdida total o parcial de la mercancía o del buque, se establecía su proporción respecto a la suma asegurada y se fijaba la indemnización que corría a cargo del asegurador, así como qué daños iban a cuenta del asegurado. Esta indemnización nunca era superior a la suma asegurada. Si finalmente los asegurados no estaban de acuerdo con dichas sumas se iba a un juicio ante la jurisdicción consular. En ellas se obligaba a los asegurados a depositar fianzas como garantía de devolución del dinero cobrado indebidamente. Sumas que se devolvían en el caso de sentencia favorable, más los intereses correspondientes¹⁴⁵.

Si las dos partes llegaban a un acuerdo, los aseguradores se encargaban de intentar recuperar la mercancía asegurada, bien encargando para ello a personas especializadas en tal cometido o litigando ante tribunales nacionales o extranjeros en el caso de que la carga hubiera sido robada en acto de piratería. Otra posible opción que quedaba a los aseguradores en contratar otro seguro para intentar minimizar las pérdidas, mediante la transferencia del riesgo a terceras personas. Son muchos de los casos de las pólizas de reaseguros que he encontrado.

Por el contrario, había ocasiones en que ambas partes no llegaban a un acuerdo. En este supuesto se elevaba el litigio ante los tribunales superiores de justicia de las Reales Chancillerías de Valladolid y de Granada o ante el Consejo Real, que emitían la sentencia final, aunque el proceso podía durar muchos años. El caso más llamativo que me encontrado es el pleito por la toma de la flota de la lana por parte de los rebeldes en Middelburg en 1574. Como se ha señalado, duró 7 años y dio lugar a 68 demandas y procesos individuales, donde cada uno de los asegurados aportó sus correspondientes pruebas, lo que ha dado lugar a la conservación de 220 piezas documentales. Pero, como establecen otras sentencias de la Chancillería, los juicios debían

dueño esto tal se reparta» (SB. Consulado de España. *Libro de ayuntamientos y ordenanzas, 1548-1568*. fols. 72v-73v y 81).

¹⁴⁴ Así, los cargadores de las sacas de lana (Francisco Cruzat, Francisco de Ontaneda, Juan de Peralta, Gonzalo de Aguilar, Francisco de La Puebla y Pedro de Melgar) firmaron en Brujas el 20 de octubre de 1570 una carta de obligación, en la que se comprometían con las autoridades de la Nación castellana a pagar los costes del rescate de la carga de la nao La Catalina de Rentería, capitán y dueño Miguel de Esquios y maestre Andrés de Iturain, capturada por los ingleses hace dos años (SB. Consulado de España. *Libro borrón de ayuntamientos, 1564-1595*, fol. 74).

¹⁴⁵ Desgraciadamente la documentación de estos procesos judiciales no se ha conservado, salvo unas pequeñas minutas (ADPB. Consulado, Libro 26). Ello nos impide saber los motivos alegados por los aseguradores para no pagar la avería y cuál de ellos era aceptado por los cónsules.

de litigarse siempre en primera instancia ante el tribunal del consulado, aunque los litigantes fueran extranjeros¹⁴⁶.

En la legislación castellana no existe una mutualización del riesgo en caso de que las averías no se pagaran. La responsabilidad de su pago es de cada uno de los aseguradores y en ninguna caso, como parece ser en Amberes¹⁴⁷, la institución consular se hacía cargo de pagar parte o el total de las sumas aseguradas. Tal situación no aparece en ninguna de las ordenanzas de Burgos. Por otro lado, en el cotejo pormenorizado de la contabilidad consular burgalesa y de las actas de la nación castellana de Brujas a lo largo de todo el siglo XVI no he encontrado ninguna salida de dinero para costear las indemnizaciones de algún seguro. Los ingresos de los impuestos que cobra, las *averías*, solo se utilizaban para costear los variados gastos de ambas instituciones. Así pues, las obligaciones de los asegurados eran individuales.

e) *El reaseguro o «reseguro»*

En los registros de pólizas del consulado de Burgos he localizado 130 reaseguros por valor de 82.851 ducados. Cifras que, aunque poco importantes desde el punto de vista numérico en relación al resto (1,3 % y 1,2 % respectivamente), indican el grado de desarrollo de la actividad aseguradora de la plaza burgalesa y, por extensión, de España en esos momentos. Supone la transferencia del riesgo de un asegurador a otro, cubriéndose así el primero de las obligaciones y responsabilidades ante el primitivo asegurado. La fórmula empleada es sencilla: una persona reasegura la cantidad de dinero sobre el «riesgo» que ha puesto otra en determinado contrato, señalando el buque, maestre, ruta y carga y, principalmente, el nombre del asegurado inicial.

A pesar de su difusión, no estaba regulado por las Ordenanzas del Consulado ni existe un modelo de póliza. Quizás por ello, la variedad de los reaseguros que aparecen en Burgos es muy amplia. Nos encontramos simples reaseguros de un asegurador con otro sobre una póliza anterior y determinada mercancía, nave y ruta; reaseguros sobre uno mismo a cuenta de las comisiones que debe de cobrar; reaseguros mutuos de un asegurador con otro; y reaseguros de un asegurador en quiebra. Igualmente, existen pólizas de reaseguro sobre los derechos de avería y desembolso de un siniestro, los cuales

¹⁴⁶ ARCHV. Pleitos civiles. Fernando Alonso (F), Caja 530/1.

¹⁴⁷ DREIJER, G., «Maritime Averages and the Complexity of Risk Management in Sixteenth-century Antwerp», *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 2020, pp. 31-53.

se preveen recuperar o al menos intentar¹⁴⁸. Muchas veces dichos contratos se hacían en previsión de futuros incidentes, especialmente ante la llegada de noticias inquietantes sobre los peligros de la mar. Estas buenas o malas nuevas daban lugar a un juego especulativo, muy parecido al de los cambios, por lo que no es raro que dicha situación ocurriera en algunos seguros hechos sobre la Carrera de Indias –llegada o salida de la flota– o en los momentos de la sublevación de los Países Bajos. Por ello las primas no se atenían a la media normal que existía en las diferentes rutas en los mismos momentos, sino que eran muy superiores como resultado de un cálculo arbitrario y especulativo. Así, he encontrado premios del 80 %, 75 %, 60 %, 40 %, 30 %, etc.¹⁴⁹.

f) *El seguro de vida*

Una última modalidad, aunque no entra en el cometido de este libro, es el seguro de vida y que he desarrollado en otro trabajo mío¹⁵⁰. Tradicionalmente se afirmaba que dichos seguros aparecieron en el siglo XVIII, pero la documentación conservada en España nos permite constatar que su práctica era habitual en el siglo XVI. Aunque su regulación no aparece en ninguna de las ordenanzas consulares de Barcelona, Burgos, Bilbao o Sevilla, sí que está muy detallada en las del Consulado de la Nación española de Brujas de 1568. Aparte de diversas pólizas catalanas y mallorquinas, más unas pocas contratadas por Juan Henríquez en Amberes en 1562-1563, se han conservado en el archivo burgalés 174 pólizas por valor de 134.238,32 ducados, incluyendo un reaseguro. Formalmente eran muy parecidas al resto, aunque quizás por motivos legales se transcribían literalmente todos los apartados de la póliza en los registros consulares. Sus características son sencillas y parecidas a algunos

¹⁴⁸ Por ejemplo, el 9 de diciembre de 1568 se reaseguraron al 75 % las dos pólizas de Pedro de Burgos, Fernando de Aragón y Melchor de Mújica sobre los derechos de averías y desembolso de las sacas de lana cargadas en la nao *El Espíritu Santo*, maestre Juan Pérez de Arbolancha, perdida en Flandes (ADPB. Consulado. Libro 99, fols. 199v-200).

¹⁴⁹ Por ejemplo, el 6 de febrero de 1582 Felipe de la Sierra reaseguró en dos pólizas de 200 ducados cada una los riesgos, que habían cubierto Diego de Curiel y Francisco de Ágreda los días 24 y 26 de enero del mismo año en las urcas *El Dragón* y *El Cazador* desde Zelanda a Laredo al 80 % (ADPB. Consulado. Libro 74, fols. 106v y 109). El 12 de julio de 1572 Francisco y Rodrigo del Peso reaseguraron al 80 % los 400 ducados del riesgo de Antonio Flores con Amador de Retes en 16 urcas «sobre las nuevas de ser prisioneros en Fregelingas» (ADPB. Consulado. Libro 74, fols. 106v-109). Esta misma situación es la que provocó el reaseguro al 80 % que contrató Juan Alonso de Herrera sobre el riesgo de Pedro de Salamanca (ADPB. Consulado. Libro 44, fol. 217v). Estas incertidumbres sobre si se había capturado o no la flota de la lana en Zelanda aparecen maravillosamente descritas en el pleito que se desarrolló en la Real Chancillería de Valladolid por su toma en Medialburque (Middelburg). Ver también PHILLIPS, W. D. y PHILLIPS, C., «Spanish wool and dutch rebels...».

¹⁵⁰ CASADO ALONSO, H., «Insuring Life, Insuring Debt: Life insurance in sixteenth-century Spain», *Pedralbes, Revista de historia moderna*, 40, 2020. pp. 75-95.

seguros de vida actuales. El asegurado, generalmente nobles y altos miembros de la Iglesia, aseguran su vida por una cantidad de ducados, que a su vez es la misma en que están endeudados al solicitar un préstamo a un mercader o banquero, durante un determinado periodo de tiempo, que coincide con la duración del crédito. Situación que se repite en los casos en que el asegurado declara estar endeudado por un juro de por vida. El prestamista exige, pues, el respaldo de un seguro como garantía de cobro, como ocurre hoy en día. Es, en consecuencia, una modalidad de seguro que en el reinado de Felipe II estaba bastante extendida, dada la situación de crisis y de endeudamiento de la nobleza.

SEGUNDA PARTE

EL NEGOCIO DEL SEGURO EN CASTILLA
A FINES DEL SIGLO XV Y DURANTE
LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

Como he señalado al hablar de la historia del seguro en España, este instrumento mercantil es de origen mediterráneo y su llegada a España muy posiblemente fuera por influencia italiana, siendo los seguros más antiguos los correspondientes a Cataluña, seguido de Valencia y Mallorca. Su aparición en Castilla debe remontarse al siglo XV. El documento más arcaico que he localizado es el envío de un cargamento de Sevilla a La Esclusa asegurado en Brujas en 1445, pero las principales referencias documentales hay que situarlas a finales de dicha centuria. La existencia de numerosas colonias de mercaderes castellanos por toda Europa, más la presencia de traficantes y financieros italianos en el reino, explicarían cómo dicha técnica mercantil arribó a nuestras tierras, donde se mezclarían las influencias mediterráneas con las flamencas. Fenómeno que es paralelo al de la llegada a Castilla de la letra de cambio y de la contabilidad por partida doble.

La inexistencia de protocolos notariales de época medieval en gran parte de las ciudades mercantiles castellanas de ámbito internacional, como Burgos, Medina del Campo, Cádiz o Bilbao y, en menor medida, Sevilla, impide que podamos hacer una historia del seguro en dicho reino en ese periodo e, incluso, para las primeras décadas de la Edad Moderna. Y eso siempre que los contratos de pólizas de seguros marítimos se registraran ante un notario público y no fueran, lo que es más probable, documentos de tipo privado del que sólo conservaban copia las partes implicadas, el asegurado y los aseguradores. Por ello, para intentar hacer un estudio de la aseguración naval en Castilla a fines del siglo XV y en la primera mitad del siglo XVI, he recurrido a otro tipo de documentación: los libros de contabilidad mercantil que he conseguido localizar. Análisis que podrá ser ampliado si se hallaran más fuentes documentales en un futuro.

1. EL NEGOCIO DEL SEGURO EN CASTILLA: UNA ACTIVIDAD PRIVADA Y ESCASAMENTE CONTROLADA HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVI

Para comprender la situación del seguro marítimo hasta mediados del siglo XVI hemos de tener en cuenta que el negocio del seguro era una actividad privada que, aunque sometida a la regulación consular y del monarca, se efectuaba entre contratantes que actuaban individualmente y sin tener necesidad de registrar sus pólizas ante ninguna autoridad. De ahí que no se hayan conservado registros

público-privados del número de pólizas contratadas. Esta situación, por otro lado, no es particular del reino castellano, ya que es lo que ocurría en esos mismos años en las plazas italianas y aragonesas. La diferencia es que en el caso castellano, donde hubo una menor tradición notarial que en los territorios mediterráneos, estos documentos mercantiles no se protocolizaron en los siglos XV y XVI¹. Para esta última centuria encontramos algunos ejemplares, pero la mayor parte de ellos están insertos en copias hechas por el escribano para ser presentadas en un litigio. Y siempre el número de las pólizas conservadas es infinitamente menor que las que se realizaron, tal como podemos constatar para la segunda mitad de la centuria, ateniéndonos a los registros consulares burgaleses.

Como se ha señalado, el negocio del seguro era una cuestión meramente privada en la que intervenían dos partes: el asegurado y los aseguradores. Quizás a estos se añadiera un tercero, el corredor de seguros. Si los seguros se registraban ante notario es muy posible que éste actuara, como en Italia, como garante de la legalidad, actuando en defensa de las obligaciones de los seguros. Situación que no he encontrado en Castilla. El contrato se plasmaba en una póliza escrita, que no sabemos si era redactada por una persona o autoridad versada en el asunto o se repetían formulas heredadas de otras anteriores pólizas. En el caso de Burgos contamos con una de 1509 donde se comprueba que el modelo estaba ya bastante estandarizado, situación que se consolidó en 1514 con la promulgación por parte del consulado de un modelo oficial de póliza.

Independiente de las cuestiones normativas, el seguro marítimo fue, sobre todo, un asunto de mercaderes y de armadores, por un lado, y de personas dispuestas a cubrir los riesgos. El negocio consistía en asumir un riesgo, a cambio de la prima, por lo que estamos ante el origen y base del seguro marítimo, la idea mercantil de un intercambio. No es extraño, pues, que en los momentos iniciales de la práctica aseguradora fueran personas vinculadas de alguna manera con el mundo del comercio y de las finanzas. Lo vemos muy claramente en la citada póliza de 1509, donde la asegurada fue María López de Vitoria, perteneciente a una de las principales familias de mercaderes de Burgos. Esta aseguró, mediante

¹ A modo de ejemplo, entre los más de 7.200 documentos mercantiles conservados en los protocolos de Valladolid, Medina del Campo, Tordesillas y Medina de Ríoseco, para el periodo 1486-1520, sólo hay una mención a uno de manera indirecta, frente a los centenares de cartas de compra venta, protestos de letras, obligaciones de crédito. Se refiere a un documento de 19 de julio de 1520, donde el bachiller Alonso de Cuéllar, vecino de Segovia, por sí y en nombre de Diego de Cuéllar, mercader, vecino de Segovia, en virtud de la carta de poder que de él tiene, expone que Pedro Guerra, mercader, vecino de Burgos, les debía 150 ducados de oro por el seguro de la nao de Sancho García de Susunaga, que se perdió, de los cuales el dicho Alonso de Cuéllar había recibido 30 ducados de Francisco de Maluenda, mercader, vecino de Burgos, y porque en ese momento no le podía entregar los 120 ducados restantes. Se conviene con Pedro Guerra, ausente, y Francisco de Maluenda, presente, que dicha cantidad será pagada por el dicho Pedro Guerra en 7 ferias de octubre y mayo de Medina de Campo, en cada una la séptima parte, siendo la primera la de octubre de 1520 (CARVAJAL DE LA VEGA, D., HERRERO JIMÉNEZ, M., MOLINA DE LA TORRE, F. J. Y RUIZ ALBI, I., *Mercaderes y cambiadores en los protocolos notariales de la provincia de Valladolid (1486-1520)*. Valladolid, 2015, p. 677).

un contrato firmado ante el escribano Pedro Medina², un cargamento de pastel en dos naves desde Burdeos a Londres por la suma de 1.050 ducados con una prima del 4,5 %. Entre los aseguradores nos encontramos con Luis de Calatayud, Martín de la Peña, Juan de Carrión, Francisco de Salamanca, Diego López Gallo y Diego de Salamanca, todos ellos muy conocidos por ser muy activos en el comercio internacional castellano. Incluso, el último de ellos cubre el riesgo mediante la intermediación del propio notario, que quizás actuara como mediador del seguro³. Semejantes noticias de contratación de seguros por parte de particulares, tanto mercaderes como dueños de barcos, aparecen también en los protocolos notariales del siglo XVI de Sevilla, Lisboa, Vizcaya y Guipúzcoa, lo que habla de la generalización del uso de seguros en Castilla desde finales de la Edad Media.

Dicha negociación de tipo privado, reflejada en un documento protocolizado o no, es la que aparece en los diversos libros de contabilidad mercantil que he investigado. Entre los miles de asientos contenidos en sus páginas se encuentran algunos donde tal o cual mercader aseguraba su carga para la exportación o importación, señalando el barco, la ruta, el premio, la prima y la suma asegurada. Esto refleja que la mayor parte de los cargamentos desde finales del siglo XV iban asegurados, bien mediante una póliza oficial o bien en confianza. Pero lo que es más revelador del negocio asegurador es que en todos los libros de contabilidad mercantil vemos que, paralelamente a asegurar sus propios envíos, los titulares corrían como aseguradores de los de otros, señalando la cantidad de ducados que cubrían, la ruta, el barco y el premio⁴. Unas veces se dice que dichas sumas se negocian en su totalidad por parte de la compañía, pero en otros asientos se habla que son aseguradores a medias, tercias, cuartas o quintas partes con otros mercaderes. En suma, asegurar era una actividad financiera que la mayor parte de las grandes compañías mercantiles castellanas de ámbito internacional practicaban habitualmente. Se comercia, se asegura, se actúa como asegurador, se conceden créditos, se transfieren letras de cambio, etc. Estamos, pues, ante unas empresas con múltiples facetas, que para nada están especializadas, ya que hay que diversificar las actividades para diversificar los riesgos, aminorando las incertidumbres del comercio de la época⁵. No es extraño, por lo tanto, que en esta primera mitad del siglo XVI no nos hayamos encontrado con

² Ejerciendo de manera privada, no como oficial del consulado, ni ante sus autoridades.

³ BALLESTEROS CABALLERO, F., «El seguro marítimo en Burgos. Una Póliza de 1509», *Boletín de la Institución Fernán González*, 207, 1993, pp. 207-2017.

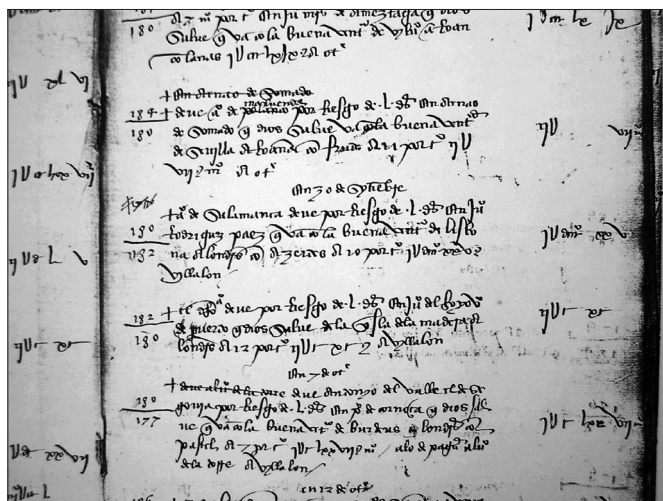
⁴ Por ejemplo, en el libro de ferias de Sancho Gallo se dice que éste aseguró en la feria de octubre de 1527 tres pólizas (de Lisboa a Ruan, de Bilbao a Nantes y de Bilbao a Ruan), percibiendo unos ingresos de 3.935 maravedís (ARCHV. Pleitos civiles. Zarandona y Balboa, Caja 141-1, fol. 137).

⁵ Ver la correspondencia del mercader asentado en Amberes Arnau del Plano (BRUMONT, F. y PRIOTTI, J. P., «Identités marchandes...»).

la figura del asegurador profesional y especializado en dicha práctica, y menos aún con la existencia de compañías de seguros. La situación, por otra parte, no es muy diferente de la que se aprecia en la Florencia de los siglos XV y XVI⁶.

2. LOS SEGUROS DE JUAN DE CASTRO Y SIMÓN DÍAZ EL RICO (1481-1508)

La fuente documental más antigua, que he localizado y que se refiere a la existencia de un negocio asegurador por parte de un comerciante burgalés, es el libro de contabilidad de la compañía de Juan de Castro y Simón Díaz el Rico⁷. Dicho documento se encuentra en el Archivo de la Catedral de Burgos dentro de la serie de libros de mayordomía, ya que fue reutilizado en el siglo XVI para llevar las cuentas del cabildo con el fin de aprovechar las páginas que estaban en blanco⁸. Su estructura interna es heterogénea. Por un lado, para los años 1465 hasta 1467 son las cuentas de una serie de negocios mercantiles conforme el sistema de partida doble, muy probablemente las más antiguas hoy conocidas para el territorio castellano. Pero, junto a ellas, para los años siguientes es la anotación diaria de las diferentes partidas de ingresos y gastos, conforme la estructura de los conocidos Libros Manuales de Caja, comprendiendo apuntes desde 1481 a 1511. Las noticias sobre las 212 pólizas de seguros marítimos que cubrió dicha compañía figuran en esta segunda parte.



Algunos asientos de seguros marítimos de Juan de Castro (ACB. Libro 68)

⁶ CECCARELLI, G., *Un mercato del rischio: assicurare e farsi assicurare nella Firenze rinascimentale*. Venezia, 2012. TOGNETTI, S., «L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento: dal libro di conti personale di Gherardo di Bartolomeo Gherardi», *Storia economica*, 2017, n.º 1, pp. 5-48.

⁷ CASADO ALONSO, H., «Comercio Internacional y Seguros Marítimos...».

⁸ ACB. *Libro de mayordomía* 68. El libro consta de 114 folios (40 × 22 cm) y se encuentra Inserto dentro de las cuentas de 1518 del mayordomo de la mesa capitular burgalesa.

El principal inconveniente para la utilización de este libro de contabilidad es el desconocimiento de su autor, ya que nunca aparece nombrado personalmente a lo largo de estos 46 años. Sin embargo, a través de la información de diverso cariz contenida en él, creo estar en condiciones de poder afirmar que pertenece con toda probabilidad al mercader Juan de Castro o, al menos, a alguien de la familia Castro, siendo su socio Simón Díaz el Rico. Esto significa que estamos ante una fuente procedente de uno de los principales linajes de la oligarquía urbana de Burgos. Según dicho libro de contabilidad, los negocios de esta compañía fueron muy variados. La actividad principal de la sociedad era, como no, la exportación de lana, que había adquirido en las sierras de Cifuentes y Molina, a los puertos atlánticos. A su vez importaba paños y bonetes de Flandes, Ruan, Bretaña y Londres, los cuales vendía tanto en Burgos como en las ferias de Valladolid, Medina del Campo y Medina de Rioseco e, incluso, en Sevilla. En estos negocios la empresa actuaba sola y en compañía con Francisco de Valladolid (su socio en la compañía de Bretaña), Álvaro y Francisco de la Torre (su agente en Nantes), Pedro de Mazuelo (su agente en Sevilla), Hernando de Orense y otros comerciantes burgaleses. Al mismo tiempo, concedía préstamos a algunos de sus clientes y a otros comerciantes de la ciudad, y, al igual que algunos de sus colegas, giraba letras de cambio para sí y para otros mercaderes a pagar en las ferias de Castilla⁹.

En esta mezcla de actividades comerciales y financieras hay que situar las 212 pólizas de seguros que cubrieron como aseguradores. A través de ellas podemos apreciar el elevado nivel de desarrollo que tenía en la época de los Reyes Católicos el comercio internacional castellano.

CUADRO 6
ASEGURADOS POR LA COMPAÑÍA DE JUAN DE CASTRO
Y SIMÓN DÍAZ EL RICO
(1481-1508)

Asegurado	Pólizas	Ducados
Juan de Miranda	13	950
Alonso Pardo	6	930
Álvaro de la Torre	13	775
Hernando de Castro	11	700
Los Polanco	10	675
Villena	6	575

⁹ CASADO ALONSO, H., «Circuitos comerciales y flujos financieros en Castilla...», p. 302.

Asegurado	Pólizas	Ducados
Francisco Orense	4	500
Alonso de Lerma de los Polanco	2	400
Pedro de Burgos, yerno de Diego del Campo, y cía.	1	370
Alonso de Salamanca	6	350
Los Orense	4	350
Lope de San Vitores	4	350
Los Bernuy	2	300
Alonso de Astudillo	5	300
Sancho de Saldaña	4	300
Los Pardo	5	300
Francisco de Santa Cruz	2	300
Diego de Soria	5	255
Álvaro de la Torre y Diego de Castro	1	250
Andrés de La Cadena	4	225
Francisco del Castillo y Andrés Pesquera	2	200
Francisco de Covarrubias	3	200
Álvaro de Santa Cruz	2	200
Alonso de Maluenda	3	200
Diego de Castro Londres	3	200
Pedro de Curiel	2	200
Pedro de Covarrubias	2	200
Hernando de Castro de La Hoz	4	180
Juan Ximenez de España	3	175
Francisco del Castillo	2	150
Pedro Cerezo	2	150
Gregorio de Béjar	1	150
Hernando de Castro y Álvaro de Santa Cruz	2	150
Juan Alonso de Sahagún	3	150
Juan de Salinas	1	133,33
Alonso de Santo Domingo	2	125
Diego de Miranda	2	100
García de Quintanadueñas	2	100
Luis de Calatayud	2	100

Asegurado	Pólizas	Ducados
Álvaro de Santa Cruz y Diego de Castro, su cuñado	1	100
Alonso del Hospital	1	100
Francisco de Villegas	2	100
Alonso de Lerma	2	100
Diego Cortes de Miranda	2	100
Rodrigo de Frías	1	100
Gonzalo de Miranda	2	100
Juan de Polanco y Alonso de Lerma	1	100
Hernando de Covarrubias	2	100
Hernando de Covarrubias y Juan Jiménez de España	1	100
El contador Francisco González de Sevilla	1	75
Bernuy	1	75
Lorenzo Ortiz y Rodrigo Achorri	1	75
Arceo	1	75
Juan de la Mota	1	75
Diego de Villadiego	1	75
Alvar García de San Millán	1	75
Andrés de Paredes	1	75
Rodrigo Sánchez de Tordehumos	1	50
Pedro de Quintanadueñas	1	50
Alonso de Aranda	1	50
Álvaro de Lerma	1	50
Pedro Pardo	1	50
Pedro Rodríguez	1	50
Pedro Sánchez Pardo	1	50
Rodrigo de Salamanca	1	50
Andrés de Salamanca	1	50
Quintanadueñas y Bernardino de la Isla	1	50
Alonso de Lerma regidor	1	50
Alonso de Lerma de García Martínez	1	50
Alonso de Lerma, el yerno de Juan de Écija	1	50
Alonso de Astudillo y Álvaro de la Torre	1	50
Francisco de Santa Cruz y Rodrigo Carrión	1	50

Asegurado	Pólizas	Ducados
Juan Orense	1	50
Juan Embito	1	50
Juan del Hospital	1	50
Juan de Sahagún	1	50
Los Covarrubias	1	50
Juan de Herrera	1	50
Jerónimo de Castro	1	50
Los Covarrubias y Polanco	1	50
García de Salamanca	1	50
Diego de Frías	1	50
Desconocido	1	50
Antón López	1	50
Martin de Lupiana	1	50
Diego de Soria y Hernando de Castro	1	50
Diego de Soria y Francisco del Castillo	1	50
Pedro de Castro	1	50
Diego de Salamanca	1	50
Diego de Castro Miranda	1	50
Diego de Castro	1	50
Diego de Bernuy	1	50
Antonio del Valle	1	50
Antonio de Vega o Diego de Valladolid	1	50
Los Orense y Polanco	1	50
TOTAL	212	15.718

Si analizamos (CUADRO 6) quiénes eran las personas y sociedades que acudieron a asegurarse con la compañía Castro-Rico, vemos el absoluto predominio de los burgaleses. A excepción de las pólizas firmadas por Antonio del Valle, vecino de Segovia, en 1494; Rodrigo Sánchez de Tordehumos, vecino de Medina de Rioseco, en 1492; Alvar García de San Millán, vecino de Segovia, en 1494; y la que hizo en 1505 Juan de Teza para él y para los vecinos de Pamplona Lorenzo Ortiz y Rodrigo de Achorri, el resto son operaciones de sociedades burgalesas, residentes en la ciudad o en otros puntos de Europa. Analizando los nombres de los asegurados se observa de manera clara cómo están representados la práctica totalidad de los grandes

mercaderes y compañías comerciales existentes en Burgos y, por extensión, en Castilla en esos años. Estableciendo una escala de mayor a menor según el número de pólizas contratadas, podemos colocar en cabeza a los Castro con sus diferentes ramas, seguidos por los Miranda, de la Torre y Polanco, Orense, Covarrubias y Salamanca, Pardo, Diego de Soria y los Lerma, para continuar con los Santa Cruz, Astudillo, Castillo, Bernuy, Quintanadueñas, Sanvitores, Saldaña, Villena, Maluenda, de la Cadena, Arceo, etc. Tenemos, pues, una completa enumeración de las principales familias del grupo dirigente del comercio internacional castellano, presentes tanto en España como fuera de ella¹⁰.

Estas pólizas revelan la amplitud de horizontes marítimos de dichas sociedades¹¹. Vemos que es frecuente que un mismo personaje aparezca intercambiando productos en un puerto o determinada ruta y de forma simultánea lo esté haciendo en otra, incluso en las mismas fechas. Por ejemplo, Hernando de Castro de la Hoz el 6 de enero de 1486 aseguró un cargamento de pastel en la carabela de Pierres Negre que iba de Burdeos a Irlanda, mientras que el 12 de mayo de ese año lo hizo también en la carabela de Hernando de Salazar de Cádiz a Pisa. El gran mercader Diego de Soria, por su parte, el 5 de mayo de 1488 junto con Francisco del Castillo aseguró un flete de vinos en la nao de Juan de Arança desde Burdeos a Flandes; el 6 de octubre aseguraba pastel en la misma ruta en la nao de Pedro Ibáñez de Gueldo y el 24 de diciembre manda lanas de Bilbao a Pisa. Ejemplos que pueden repetirse con otros comerciantes, lo que nos indica de manera fehaciente el alto nivel la oligarquía burgalesa. Hecho que no invalida que haya personajes que se especializaron en determinadas rutas y productos. Casos como el de Alonso de Salamanca, centrado en el comercio con Portugal, y el de los Bernuy, con el pastel, pueden ser expresivos de ello.

¹⁰ CASADO ALONSO, H., *El triunfo de Mercurio...* A modo de ejemplo, resulta revelador comparar la lista de personas aseguradas por esta compañía Castro con los miembros de la colonia mercantil castellana de Brujas (CASADO ALONSO, H., «La colonie des marchands castillans de Bruges...»).

¹¹ Estos personajes aparecen también con las mismas características en la relación de las averías de los puertos de Bilbao y Portugalete de 1475-1501 (ARCHV. Vizcaya, Cajas 1933-2/1936-1 y 4317-4).

CUADRO 7
ITINERARIOS ASEGURADOS POR LA COMPAÑÍA DE JUAN DE CASTRO
Y SIMÓN DÍAZ EL RICO
(1481-1508)

ITINERARIO						
Origen	Destino	Destino	Retorno	Pólizas	Ducados	Premio medio
Cádiz	Pisa			27	2.150	6,69
Burdeos	Londres			26	2.225	7,75
Desconocido				13	1.288	7,88
Bilbao	Pisa			12	650	9,53
Cartagena	Pisa			11	700	7,5
Bilbao	Nantes			11	675	4,64
Bilbao	Flandes			7	1.000	6,71
Bilbao	Ruan			6	300	7,08
Burdeos	Brujas			5	350	7,6
Laredo	Pisa			5	250	9,9
Mazarrón	Flandes			5	400	9
La Rochela	Flandes	Zelanda		4	250	11,5
Cádiz	Flandes			4	250	9
Pasajes	Londres			3	150	6,58
Burdeos	Brujas	Londres		3	200	7,67
Bilbao	Londres			2	150	4,5
Londres	España			2	350	6
Sevilla	Sto. Domingo (Isla Española)			2	100	7
San Sebastián	Flandes			2	200	6
Pisa	Cartagena			2	125	6,25
Cádiz	Génova			2	55	6,38
Madeira	Londres			2	150	13,25
Portugalete	Ruan			2	100	8
Laredo	Flandes			2	125	5,75
Burdeos	Bilbao			2	100	3,5
Burdeos	Saint Malo	Flandes		1	50	12

ITINERARIO						
Origen	Destino	Destino	Retorno	Pólizas	Ducados	Premio medio
Burdeos	Morlaix		La Rochela	1	50	15
Burdeos	Saint Malo			1	50	10
Burdeos	Salazar			1	50	7,5
Cartagena	Livorno	Talamone		1	75	5
Cartagena	Penblin			1	75	8,5
Burdeos	Irlanda			1	50	8,5
Bretaña	Bilbao			1	100	4
Bilbao	Salazar			1	50	4,5
Galicia	Perpiñán	Barcelona		1	50	4,5
Bilbao	Londres	Flandes		1	50	8
Bilbao	Irlanda		Pisa	1	50	16
Andalucía	Flandes			1	50	8
Amberes	Laredo	Bilbao		1	50	5
Almería	Pisa			1	50	5
Alicante	Flandes	Londres		1	50	12,5
Algarve	Flandes			1	50	10
Bilbao	Talamone			1	75	10
Portugalete	La Rochela			1	50	5
Flandes	Sevilla			1	300	7
Madeira	Azores	Londres		1	50	12,5
Morlaix	La Rochela	España		1	50	7
Muros	Flandes			1	75	7
Nantes	Bilbao			1	75	5
Laredo	Cádiz	Livorno		1	50	
Odierna	Flandes	Zelanda		1	75	7,5
La Rochela	Neucla (Inglaterra)		La Rochela	1	50	12
Rentería	Flandes			1	75	5
Rio	Londres			1	50	10
Santander	Flandes			1	75	7

ITINERARIO						
Origen	Destino	Destino	Retorno	Pólizas	Ducados	Premio medio
Sevilla	Londres			1	50	10
Sevilla	Londres	Flandes		1	50	11
Sevilla	Ruan			1	50	11
Nantes	España			1	50	5
Génova	La Esclusa			1	50	12
Civita Vecchia	Ruan	Flandes Londres		1	50	14
con la flota	Flandes			1	370	5,5
El Condado	Flandes			1	50	10
Flandes	España			1	150	4,5
Funchal	Londres			1	50	10
Lisboa	Londres			1	50	10
Zelanda	Ruan			1	50	7
Civita Vecchia	Ruan	Flandes		1	50	14
Guetaria	Londres			1	50	9
Ibiza	Candía			1	5	6
La Rochela	Brest	Saint Malo		1	50	12
La Rochela	Hambon			1	50	7,5
La Rochela	Honfleur			1	50	9
La Rochela	Irlanda		La Rochela	1	50	12
Southampton	España			1	100	4
TOTAL				212	15.718,33	

Las rutas aseguradas por dicha compañía fueron muy variadas (CUADRO 7). Como se puede apreciar, abarcaron multitud de itinerarios, que van desde el extremo del Mediterráneo en Candía hasta Irlanda. Incluso nos encontramos con dos pólizas firmadas en 1507 y 1508 para viajar desde Sevilla a Santo Domingo, que son las más antiguas conocidas y que se refieren a la navegación de España con América¹². Sin embargo, destacan por su número

¹² El 19 de febrero de 1507 Francisco de Santa Cruz y Rodrigo Carrión aseguraron la suma de 50 ducados en mercancías que iban en una nao de Rentería, maestre Esteban de Salazar, aunque no continuó el viaje, pagando

las pólizas de dos itinerarios: las del golfo de Vizcaya y el Canal de La Mancha, y las que unen Andalucía con Italia y otros puertos europeos.

La ruta más utilizada y citada es la del Golfo de Vizcaya y del Canal de la Mancha. A través de ella circulaban los principales tonelajes, las mercancías más vitales para los intereses burgaleses, donde fundaron sus colonias mercantiles más florecientes, etc. Destacan por su número aquellos seguros cuyos trayectos tienen como punto de destino Flandes y Londres, sin duda las dos principales plazas del comercio burgalés. Los Países Bajos (citados en la documentación por los nombres genéricos de Flandes y Zelanda) y los centros de Brujas, La Esclusa y Amberes figuran como final de itinerario en 44 seguros. En algunos casos conocemos sus mercancías: lanas castellanas, pastel y vinos del sur de Francia, aceite de Portugal y Andalucía, alumbre de Mazarrón y Civitavecchia, cañamazas, vinos bastardos de El Condado y peletería. Responden, pues, a lo ya conocido respecto a Flandes como receptor de materias primas enviadas por los burgaleses. Una vez allí, estos comerciantes en los fletes de retorno traían paños de diversas clases, lienzos, tapicerías, ropa y sombreros.

Parecida característica tenía el mercado de Londres. Es el punto de destino de 44 pólizas, número indicador del auge que el comercio con Inglaterra está adquiriendo en estos momentos bajo el apoyo de los reyes. Hacia allá se mandaban, también, materias primas: lana de Castilla, pastel y vinos de Burdeos, azúcar y aceite de Portugal, hierros de Vascongadas, etc. De regreso los castellanos traerán fundamentalmente paños, los famosos *londres*. El mercado inglés es, pues, tan valioso como el flamenco¹³. Con menor importancia en cuanto al número de seguros marítimos contratados, pero interesantes cualitativamente, son los puertos de Irlanda y del norte de Francia (Ruan, Brest, Nantes, Saint Malo, Morlaix, Ambon y Honfleur). Repiten en menor escala los comportamientos de los Países Bajos e Inglaterra.

Frente a estos centros, el sur del golfo de Vizcaya se presenta en los seguros marítimos como el lugar de exportación de múltiples mercancías. Dejando aparte los puertos castellanos (Bilbao, Laredo, Santander, San Sebastián, Muros y Portugalete) ya muy conocidos, quiero llamar ahora la atención en los del sur de Francia, La Rochela y, sobre todo, Burdeos, que son los puntos donde los comerciantes burgaleses estuvieron muy presentes¹⁴. Desde ellos

el 0,5 % de extorno. A su vez, el 10 de julio de 1508 los Quintanadueñas y Bernardino de la Isla aseguraron 50 ducados en un cargamento que iba en la misma ruta en una nao de Bilbao, cuyo maestre era Juan de Suano.

¹³ CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F., «The Iberian economy and commercial exchange...». CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F., «El comercio entre Castilla e Inglaterra a través de los puertos de Bristol y Bilbao...». CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F., «Comércio entre o porto de Bristol e Portugal...».

¹⁴ CASADO ALONSO, H., «Los agentes castellanos en los puertos atlánticos...». TRANCHANT, M., *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*. Rennes, 2003. BERNARD, J., *Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. Paris, 1968.

mandan hacia el Canal de la Mancha, por intermedio de naves de maestros vascos o locales, productos naturales recogidos en dicha zona: trigo, vinos de Burdeos y pasteles de Toulouse. Tal hecho confirma lo que he venido diciendo en otros trabajos míos, los mercaderes castellanos fueron no solo negociantes de mercancías de origen español sino también y, en elevadas proporciones, extranjeras. Símbolo del alto grado de su desarrollo y penetración dentro del comercio internacional a fines de la Edad Media. Esta misma característica, la de transportista de géneros no castellanos, la observamos en el comercio con Portugal. Aquí un mercader, Alonso de Salamanca, aparece asegurando entre 1487 y 1494 siete cargamentos de aceite, azúcar y pasteles desde Lisboa, Madeira y Azores para Londres.

Estas pólizas revelan, también, la presencia e importancia de los mercaderes burgaleses en los territorios andaluces, un aspecto que conocemos principalmente por las fuentes locales¹⁵, al igual que la fuerte penetración castellana en el Mediterráneo. En Andalucía les encontramos en Sevilla (5 seguros) y, especialmente, en Cádiz (33 seguros). Desde dichos puertos daban salida a productos como la lana, cera, aceite o vinos bastardos, que es muy posible que hayan adquirido a lo largo de todo el valle del Guadalquivir y, quizás, en la meseta sur. El punto de destino de estas materias son los centros flamencos, ingleses y, por encima de ellos, los italianos.

Italia fue otro de los puntos donde hubo una fuerte presencia mercantil castellana. En Venecia, Génova, Roma y, sobre todo, Florencia hubo comerciantes de la nación castellana, aunque institucionalmente no formaron un consulado más que en la ciudad toscana. A partir de la década de 1480 se va a formar un fuerte nexo entre en península italiana y Castilla, donde se comerció con lana, seda, tejidos de lujo, alumbre, más tintes y productos procedentes de Flandes e Inglaterra¹⁶. Esto es lo que reflejan las pólizas contratadas con la compañía de Juan de Castro y Simón Díaz el Rico. Son 66 los seguros marítimos que tienen dicho itinerario. Su elevada cifra, en relación con el total disponible, es de por sí indicativa de la importancia del comercio de Burgos con Italia. No estamos ante una ruta marginal o subsidiaria, sino frente a una parte fundamental de sus negocios. En los puertos de Génova, Civitavecchia, Talamone y, sobre todo, Pisa mercaderes como los Astudillo, Castro de Londres, Calatayud, Lerma, Miranda, Pardo, Polanco, Quintanadueñas, Soria, de la Torre, Ximénez de España, etc., trafican con lanas traídas de todo el territorio castellano (de la meseta norte a través de Laredo y Bilbao, de la meseta sur

¹⁵ OTTE, E., *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla, 1996 PALENZUELA DOMÍNGUEZ, N., *Los mercaderes burgaleses en la Baja Andalucía a fines de la Edad Media*. Sevilla, 2004. PÉREZ, B., *Les marchands de Séville: une société inquiète (XV-XVI siècles)*, París, 2016.

¹⁶ CASADO ALONSO, H., «Los negocios de la compañía Pesquera-Silos...».

y Andalucía a través de Cádiz y Cartagena) y con hierros vascos. De la misma manera es muy posible que en los fletes de retorno a la península traigan paños toscanos u otros productos manufacturados.

Los burgaleses participaron también en el comercio de otro producto mediterráneo de gran importancia: el alumbre. No es extraño que estuvieran interesados en él, ya que, amén de su valor intrínseco, por su utilización en la industria textil era el complemento ideal de otras materias utilizadas por dicha artesanía (pastel o lana). Es muy posible que en 1485 Hernando de Castro de la Hoz trajera dicho mineral desde Candía. Ya con constatación documental precisa tenemos datos sobre 5 seguros que cargaron alumbre en Mazarrón y otros 4 en los Estados Pontificios a partir de los puertos de Talamone y Civitavecchia. El lugar de destino de dichas embarcaciones fueron los centros artesanales de Flandes e Inglaterra¹⁷.

Aunque en las pólizas no aparecen siempre los nombres de los barcos y de sus maestros, podemos averiguar las localidades de las embarcaciones por el apellido de muchos de los maestros, ya que son muy semejantes a los de mediados de siglo, pues en la navegación del momento estamos ante largas dinastías de patrones y capitanes de naves. El resultado aparece en el CUADRO 8.

CUADRO 8
LOCALIDADES DE LOS BARCOS CITADOS
EN LOS SEGUROS DE JUAN DE CASTRO

Localidad	Barcos	Ducados
País Vasco	198	11.368
Desconocido	19	1.300
Cantabria	18	1.050
Inglaterra	9	525
Gironde	8	700
Bretaña	2	150
Galicia	2	150
País Vasco francés	2	100
Andalucía	1	50

¹⁷ Una de las compañías burgalesas que más exportó alumbre a Flandes a principios del siglo XVI fue la de Diego de Haro. La importancia de los comerciantes castellanos en la importación de alumbre de Mazarrón y Civitavecchia a los Países Bajos continuó durante toda la centuria (ADN. B 592, B 3654-3656 y AGB, *Chambre de Comptes*, 23431-23432 y 23469-23472). Tal hecho ya fue señalado por SOLY, H., «De aluinhandel in de Nederlanden in de zestiende eeuw». *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, 52, 1974, 800-857.

Localidad	Barcos	Ducados
Asturias	1	100
Flandes	1	50
Odierna	1	75
Portugal	1	50
Valencia	1	50
TOTAL	264	15.718

Como se puede ver, el predominio de la flota mercante vasca es aplastante¹⁸. Esta no solo es la más numerosa, sino que está presente en todos los mares, tanto en los viajes a Inglaterra, Irlanda, Países Bajos y Francia, como en el Mediterráneo hacia Pisa. Algunas de dichas embarcaciones hacen cortas travesías, pero otras van desde Flandes a Italia o desde Ibiza a Candía. Tal situación nos habla de la importancia de la flota vasca a finales de la Edad Media, la cual está en un proceso de crecimiento continuo al calor del desarrollo comercial castellano y el papel económico de los puertos y de las villas vascas¹⁹. En la lista de sus maestros y, quizás, patrones nos encontramos, como ya he apuntado, con las grandes dinastías de navieros vascos: Alzola, Arbolancha, Arbieto, Lujarra, Bilbao la vieja, Amezquita, Zumaya, Sasiola, Archiaga, Salazar, Ibaizabal, Zornoza, etc. En Cantabria destacan los del Hoyo y los Escalante. Sus hijos y nietos aparecerán comandando naves que se aseguraron en Burgos en la época de Felipe II.

Analizando el conjunto de estos 212 seguros marítimos (CUADRO 7), vemos que el valor medio de sus premios es el 8 %. Esta cifra es más baja de la que han aportado otros autores que hablan de precios del 15 y 20 % para el comercio anglo castellano y del 12 % para el tráfico en el Golfo de Vizcaya. En consecuencia, estamos ante unas tasas fácilmente asequibles para los mercaderes contratantes, lo que sería una muestra más de la bonanza económica por la que atravesaba el comercio castellano en tiempos de los Reyes Católicos. Por otra parte, sus valores no son sensiblemente distintos a los que conocemos para la

¹⁸ Esto mismo se constata si comparamos estos barcos con las flotas que aparecen en las cuentas del puerto de Bristol (CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F., «El comercio entre Castilla e Inglaterra a través de los puertos de Bristol y Bilbao...») y en los *manifestos de extranjeros* de Bilbao (GONZÁLEZ ARCE, J. D., «Rutas y flujos comerciales en el sistema portuario Portugalete-Bilbao en la primera década del siglo XVI», in SOLORZANO TELECHEA, J. A. y MARTÍN PÉREZ, F. (coords.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*. Madrid, 2020. pp. 59-93).

¹⁹ Algunas de las naves citadas en los seguros de Juan de Castro y Simón Díaz el Rico aparecen en las citadas cuentas de las averías de los puertos de Bilbao y Portugalete de los años 1475-1501. Dicha contabilidad revela el absoluto predominio en esos años de la flota vasca, seguida de la santanderina y portuguesa (ARCHV, Sala de Vizcaya, Cajas 1933-2/1936-1 y 4317/4).

primera mitad del siglo XVI, época de un indudable auge de la navegación marítima. La existencia de estos bajos precios para la mayor parte de los itinerarios, unido a la débil siniestralidad que se registra en la relación de estos seguros, muestra un panorama del comercio internacional totalmente distinto de lo que hasta ahora se había opinado. No estamos ante rutas peligrosas, ataques piráticos, alto grado de violencia, abundancia de naufragios, etc., que encarezcan las primas. Es cierto que hubo ataques de piratas franceses en esos años, pero no fueron determinantes²⁰. Ello no impide que, a menudo, los mercaderes solicitaran a los monarcas cartas de seguro para evitar represalias²¹. Por otro lado, hay que señalar la gran actividad de los corsarios vascos que hubo en la época, aunque naturalmente sus efectos fueron sobre las naves extranjeras²².

Sí pasamos a estudiar particularmente cada uno de los seguros marítimos, vemos que los precios de estos dependían fundamentalmente de dos condiciones: las peculiaridades de las cargazones y el itinerario. Cuestiones como la estación del año, el tipo de naves, la nacionalidad de sus maestros, etc. parece que tuvieron una menor incidencia. De esta manera, el vino, el trigo y la fruta por su carácter perecedero y la fragilidad de su transporte eran las mercancías que más encarecían los premios. Pero más transcendental fueron las rutas y, sobre todo, la duración de los trayectos. Según las cifras de los premios en las diferentes rutas, podemos ver que para la ruta Costa Cantábrica-Flandes, el itinerario clásico de la lana, los premios son relativamente baratos (5,5/6 %), aunque ligeramente más altos que los que habrá a mediados del siglo XVI, que estaban en torno al 5 %. Sin embargo, esta tasa no era en lo más mínimo onerosa para los comerciantes, que a menudo enviaban sus navíos en flotas. En parecidos términos estaban los premios de los cargamentos mandados a Londres, aunque aquí el envío de vinos de Burdeos encarecía los precios. De la misma manera, el resto de los itinerarios en el Golfo de Vizcaya y el Canal de la Mancha no presentaban costes muy elevados en cuanto a los seguros marítimos. El comercio en el Mediterráneo tenía unos premios en torno al 7 %, cifra inferior a la de los años siguientes, donde el aumento del peligro berberisco encareció los seguros.

Pero los más altos precios los encontramos en aquellos itinerarios de más larga distancia. Son los casos de Sevilla a Flandes o Londres; Portugal, Madeira y Azores a Londres; y, sobre todo, de los puertos mediterráneos (Mazarrón, Génova o Civitavecchia) a Flandes o Londres. El mayor recorrido, los

²⁰ FERREIRA, A. M. PEREIRA, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*. Cascais, 1995. pp. 349-365.

²¹ BELLO LEÓN, J. M., «Pleitos y seguros entre los mercaderes de la Baja Andalucía y Atlántico Medio a finales de la Edad Media», in GARCÍA FERNÁNDEZ, M., GALÁN SÁNCHEZ, A. y PEINADO SANTAELLA, R. G. (eds.), *Las fronteras en la Edad Media hispánica, siglos XIII-XVI*. Granada, 2019, pp. 373-392.

²² FERRER MALLOL, M. T., *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, 2001.

peligros de los diferentes mares, los posibles naufragios en las costas gallegas, etc., hicieron subir los premios, gran parte de ellos por encima del 10 %. Esta situación se repite cuando se contratan seguros para viajes de ida y vuelta. El caso más peculiar es el del trayecto de Las Indias. A pesar de que la navegación hacia América estaba aún en sus comienzos, es destacable que en el caso de los dos seguros conservados sus premios sean solo del 7 %. Precio semejante al que había para el Mediterráneo o el Golfo de Vizcaya y al que habrá en pleno siglo XVI, donde el sistema de flotas estaba totalmente establecido. Síntoma del buen ojo que tuvieron los mercaderes burgaleses de finales del siglo XV para calcular los riesgos de la ruta del Nuevo Mundo.

3. LOS SEGUROS DE LA COMPAÑÍA PESQUERA-SILOS, ASENTADA EN FLORENCIA (1516-1520)

Otra de las compañías castellanas de las que se han conservado algunos restos de su contabilidad es la de los Pesquera-Silos²³. Sociedad formada por los mercaderes burgaleses Andrés de Pesquera, Miguel de Silos y Juan Alonso del Castillo junto al granadino Alonso de Villegas, donde el tercero fue su agente en Florencia. Su actividad se centró en la exportación desde Castilla a Italia de lana, fruta, pescado y colorantes; desde Flandes a Italia de paños; de Florencia a España de paños, terciopelos de seda, loza y vitriolo; desde Florencia a Flandes de aceite y comino; a los que hay que sumar la venta en Nápoles de grana, pastel, telas de raso y damasco, paños de lila y chameletes.

De muchas de dichas operaciones contamos con muy pocos datos, cosa que no ocurre con las exportaciones de lana. Por ello sabemos que contrató pólizas de seguros marítimos en 5 expediciones, durante los años 1516 a 1519, sobre los cargamentos de 1.743 sacas de lana, cuyas primas se pagaron en destino. El premio fue del 4 % —de Málaga a Liorna— sobre el valor de las diferentes sumas aseguradas, que ascendieron en las cuatro primeras expediciones a la suma de 9.946 ducados. Por ello, dado que conocemos todos los costes y el valor final de la venta de dichas sacas, sabemos que los seguros supusieron el 7,3 % de todos los gastos, una cantidad pequeña frente al 29,4 % del transporte, el 6,4 % de la estiba y el 56,9 % de los impuestos.

Pero, al mismo tiempo que Juan Alonso del Castillo llevaba los negocios de la sociedad, tanto los de comercio como los de negociación de letras de cambio y los de préstamos a personajes del entorno castellano en Italia —especialmente al Gran Capitán—, se metió en la actividad de asegurador de cargamentos

²³ CASADO ALONSO, H., «Los negocios de la compañía Pesquera-Silos en Florencia...».

efectuados por mercaderes de Italia. Práctica, por otro lado, frecuente en la época. Así, tenemos constancia de ser asegurador en 1519 de los Spinola en la nao de Juan López desde Messina a Quíos; de los Uguccioni en la nao Nuestra Señora de Guadalupe de Liorna a Cartagena; de Francisco de Aguilar de una nao cargada de azúcar desde Cádiz a Liorna; de Francisco de Pulles de Mallorca a Quíos; y de Zenovi de Bartolo de una nao desde Tarento a Ramua (Arnemuiden), la cual se hundió en las costas de Inglaterra. En el año siguiente, los asegurados fueron Lope de Castro sobre un cargamento en la nao Santiago, patrón Simón de Serquiera, desde Bari o Mesina a Flandes; Sancho de Valmaseda en la nao de Juan Antonio del Piero que se perdió de Otranto camino hacia Constantinopla; de otro barco que se hundió yendo de Salerno a Liorna con cueros de mercaderes catalanes; y de otro barco que se perdió desde Liorna a Marsella. Muy posiblemente, las pólizas que contratató fueran más numerosas, ya que solo tenemos constancia de los cargamentos que se perdieron o tuvieron daños, dando lugar a que los asegurados reclamaran las correspondientes indemnizaciones.

En suma, al igual que debieron de hacer sus compatriotas, Juan Alonso del Castillo tejó una red de negocios al servicio de otros mercaderes españoles asentados o con intereses en Italia, que simultaneó con sus tratos mercantiles o el giro de letras de cambio. Pero su campo de actuación se extendió a otros comerciantes italianos. No había, pues, que menospreciar a cualquier posible cliente. Pero todas estas pólizas nos hablan del hecho de que la contratación de seguros era una práctica mercantil habitual entre los mercaderes castellanos, tanto residentes en España como en el extranjero.

4. LOS SEGUROS DE LA COMPAÑÍA DE BRUJAS DE JUAN DE CASTRO MÚJICA (1534-1535)

La ciudad flamenca de Brujas fue el centro de asentamiento de la colonia mercantil castellana en los Países Bajos desde los inicios del siglo XV. Una de las principales compañías fue la dirigida por Juan de Castro Mújica, originario de Castrojeriz, de la que se han conservado dos libros de contabilidad de los años 1534-1538 en el Archivo Municipal de Brujas: un Libro de Caxa (398 folios) y un Libro Manual (180 folios)²⁴. Este mercader estaba asociado, aparte de con sus familiares de Castrojeriz y Amberes, los Mújica, con la gran compañía burgalesa de los Maluenda, a través de Lope Pérez de Maluenda y Francisco de Maluenda, así como con la de los Castro de Burgos y de

²⁴ SB, Consulado de España. II-150 y 151.

Florenia. Según dicha contabilidad, los negocios de esta empresa eran muy variados. Su principal actividad mercantil fue la importación de lana castellana, traficando en esos dos años con 3.556 sacas. Estas fueron vendidas al por menor a diversos pañeros (*draperos*) de los núcleos textiles del sur de Flandes: Courtrai, Ypres, Nieuwkerke, Poperinge, Audenarde, Armentières, Lille, Menin, Comines, Dranouter, Doornik, etc. Estos artesanos textiles pagaban parte de la materia prima en efectivo, pero otra en paños elaborados. Los empleados de la compañía llevaban dichos textiles desde estas localidades a Brujas y desde allí a las ferias de Amberes y Bergas (Bergen op Zoom) para su venta final. Allí, su clientela eran compradores holandeses y hanseáticos, que reenviaban los paños a los mercados del Báltico. A su vez, exportaba diversos productos textiles (lienços y tapices) a la Península Ibérica, que completaba con envíos de paños a Italia y la compra de alumbre de Tolfa para mandar a los Países Bajos²⁵.

Toda esta intensa actividad comercial tuvo su correlación en toda una serie de negocios financieros como son las transferencias de dinero entre Castilla y Flandes, mediante el recurso del giro de letras de cambio en las ferias de Castilla y de Amberes. Al igual que hacía la mayor parte de los comerciantes y financieros de la época, este mercader negociaba con dichos valores para sus propios negocios, pero, sobre todo, aceptaba letras de otros compañeros suyos. Como complemento de todo ello, otra faceta financiera que nos muestran los libros de contabilidad de la compañía Castro Mújica es la de asegurador. Al igual que hacía la mayor parte de los comerciantes y financieros de la época, esta compañía participaba en la actividad aseguradora, tanto como cliente como, sobre todo, como asegurador. Gaspar de Mújica llevaba detalladas cuentas de los seguros que cubría, bien en nombre suyo o de su señor Juan de Castro Mújica, como de otras sociedades creadas al efecto (Lope Pérez de Maluenda y Luis de Maluenda, herederos de Jerónimo de Castro, Antonio de Mújica, Juan de Béjar, Juan de Mújica, Francisco de la Peña, Diego, Jerónimo y Álvaro Pardo, Andrés de Pino, Juan López Gallo, Francisco de Maluenda, Fernando de Castro, Pedro de Torquemada, Álvaro de Maluenda, Álvaro de Mújica y Bonaventura Michaeli y Jerónimo Arnolfini). En suma, parece que hubiera una perfecta estrategia por parte de la comunidad mercantil castellana en los Países Bajos. Unos cubrían los riesgos de otros y las posibles pérdidas —mostradas en los correspondientes asientos de *averías de seguros*—, al mismo tiempo que diversificaban sus negocios. La pertenencia a una identidad común, unida a las relaciones de confianza, explica tal política. El engaño, aunque era factible, quedaba aminorado por la circulación de información que

²⁵ CASADO ALONSO, H., «Comercio y finanzas castellanas en los Países Bajos...». BRUMONT, F. y PRIOTTI, J. P., «Identities marchandes...».

existía dentro de la cerrada oligarquía de esta «república del dinero». Ello explica las cifras de seguros que manejó la empresa Castro-Mújica, plasmadas en el CUADRO 9.

CUADRO 9
PÓLIZAS DE SEGUROS MARÍTIMOS CONTRATADAS
POR LA CÍA. DE JUAN DE CASTRO MÚJICA Y ASOCIADOS

Años	Valor ingresado			
	<i>pólizas</i>	<i>libras gruesas</i>	<i>sueldos</i>	<i>dineros</i>
1534	308	1.402	9	8
1535	285	1.309	6	2
TOTAL	593	2.711	15	10

En estos negocios la compañía de Juan de Castro Mújica no actuó sola. Tal como reflejan los asientos contables, parte de las operaciones las hizo en asociación por determinadas porciones con otras empresas castellanas asentadas en Brujas y Amberes. Desgraciadamente, la parquedad de información de dichas cuentas no nos permite cuantificar las primas de todas las pólizas que se contrataron. Por otro lado, cubren riesgos sobre diversos itinerarios, aunque principalmente éstos están centrados en el eje Flandes-Península Ibérica (CUADRO 10) y sus precios no son muy diferentes de los que vimos para finales del siglo XV.

CUADRO 10
PREMIOS MEDIOS DE LOS SEGUROS
DE LA CÍA. DE JUAN DE CASTRO MÚJICA

Ruta	1534	1535
Alejandro/Francia Mediterránea		9
Alemania/Flandes	5	
Andalucía/Flandes	6	6
Andalucía/Italia		6
Azores/Flandes		7
Burdeos/Flandes	3,5	3,5
Canarias/Flandes	7	
Flandes/África	6,5	6
Flandes/Andalucía	5	4,5
Flandes/Andalucía/Flandes	13	

Ruta	1534	1535
Flandes/Canarias	7	
Flandes/Cantabria	3,25	3
Flandes/Galicia	4	
Flandes/Italia	12	10
Flandes/País Vasco	3,25	3
Flandes/Portugal	4	3,5
Flandes/Quíos	12	
Italia/Constantinopla		8
Italia/Flandes		8
Italia/Portugal	9	
Madeira/Flandes	7	
Murcia/Italia	8	
Normandía/Andalucía	5	
Normandía/Berbería/Normandía		9
Normandía/Cantabria	3	
Normandía/País Vasco	3	3
Normandía/Portugal	4,5	
Portugal/Flandes	3,75	5
Portugal/Normandía	3	

El mayor número de pólizas se refiere a seguros sobre mercancías transportadas en barcos que cubren las rutas de los puertos desde Inglaterra, Normandía y los Países Bajos hacia los del golfo de Vizcaya, Portugal y Sevilla, destacando entre ellas las que cubren los itinerarios portugueses hacia Amberes²⁶ y las «flotas de la ropa» que se dirigían hacia la costa cantábrica. Ello no quita que haya algunas pólizas peculiares. Por ejemplo, sobre la nao de Arnao de Troxil desde Ramua a Livorno de 20 libras al 11 %; las 65 libras en la nao S. Antonio, maestre Cosines Rodrigues morador en Faro, de Santo Tomé a Amberes al 8 % a cuenta de Diego Mendes; los 175 ducados asegurados en las naos St^a María de Brines y S. Antonio de Bermeo desde Ruan a Livorno al 12 %; la suscrita en la nao Santa María de Francisco Bramier de Alejandría a Marsella al 9 %, que, a su vez, el año siguiente fue empleada por Alejandro

²⁶ Las pólizas aseguradas por Juan de Castro Mújica en el eje Flandes-Portugal-Islas Atlánticas fueron publicadas por CASADO ALONSO, H., «El papel de las colonias mercantiles castellanas de los Países Bajos...», pp. 30-31.

Guicciardini para asegurar el viaje de vuelta al 8,5 %; las 50 libras de Ancona a Quíos en la nao de Pantaleón Raspero al 7 %; y las 50 libras desde Osterlanda a La Esclusa en la nave de Pablo Simonson al 4,5 %. Aunque la mayor parte de las pólizas son sobre mercancías, también tenemos algún seguro sobre el casco y aparejos, como el de la nao Santiago, maestre Guier Bran, vecino de Saint Briec, que va de Amberes a Sevilla al 4,5 %.

Su clientela, al igual que la del negocio de transferencia de letras de cambio, está compuesta por mercaderes castellanos y portugueses, a los que hay que añadir la poderosa colonia de italianos asentada en Amberes. Entre todos ellos, aparte de los españoles, destacan Jorge de Barros y Diego Mendes, «feitores» del rey de Portugal en Amberes y miembros de la poderosa colonia de conversos portugueses. Se repite, pues, el mismo fenómeno que en la negociación de las letras de cambio: las relaciones interpersonales y las identidades «nacionales» son las que generan los mecanismos de confianza, necesarios en la práctica del seguro en una época donde las incertidumbres en la información eran muy elevadas.

5. JUAN DE LEZAMA, GRAN ASEGURADOR DE BILBAO (1537-1539)

En el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid se ha conservado un libro de contabilidad de los años 1538 a 1541 de un mercader bilbaíno del que se desconoce el nombre de su propietario, ya que le faltan varias de sus páginas iniciales²⁷. Por las anotaciones de algunos de sus miles de asientos²⁸, sabemos que era propietario de la torre de Gorostizaga, donde, al igual que en la vecina casería de Begoña, explotaba diversas viñas. Estos datos me permiten afirmar que el libro fue redactado por el mercader bilbaíno Juan de Lezama²⁹, amén de que en el mismo libro se habla de las cuentas de su hermano, al que llama Francisco de Lezama. Sabemos que dicho personaje fue regidor de Bilbao y que era uno de los grandes comerciantes de la villa, donde traficaba con cera procedente de Flandes y exportaba hierro a Nápoles³⁰, opinión que ya han destacado otros investigadores³¹.

²⁷ ARCHV. Vizcaya. Caja 5048/2.

²⁸ Parte de dichos asientos están hechos conforme al sistema de partida doble, pero otros según carga y data.

²⁹ Así, en 1550, María Sánchez de Anchieta, viuda de Juan de Lezama, otorga un censo de 2.800.000 maravedís de principal y 200.000 de rédito anual a la viuda de Martín de Recalde, vecino de Valladolid, sobre la torre y pertenencias de Gorostizaga, sita en Begoña, y otras propiedades (Archivo Histórico de la Diputación Foral de Vizcaya. Judicial, JCR3954/025-27). A su vez, 1575 su hijo Juan de Lezama pleiteó con Melchor de Recalde, sobre los bienes pertenecientes a la casa y torre de Gorostizaga (ARCHV. Vizcaya. Caja 120/5).

³⁰ ARCHV. Vizcaya. Caja 4290/5. ADFV. Judicial, 1040/027; 1142/022; y Notarial, NO 486/059.

³¹ OTAZU, A. de y DIAZ DE DURANA, J. R., *El espíritu emprendedor de los vascos*. Madrid, 2008. p. 456. PRIOTTI, J. P., *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle. Genèse d'une croissance*. Villeneuve d'Ascq, 2003, pp. 251-265.

Entre los diversos negocios anotados en el libro señalado se dice que importó tejidos de Flandes y Brabante. Al mismo tiempo, comerciaba en las ferias de Medina del Campo a través de su agente, Pedro de Zuazo; negociaba también con armas, hierros, aceros, sombreros y ámbar traídos de Francia, Países Bajos e Inglaterra; fue también comerciante de pastel de Toulouse y de trigo de Bretaña; mandaba desde Ruan a Cádiz papel, naipes, sedas, agujas y espejos, etc. Así mismo, fue propietario de varias naos, una de las cuales se llamaba Los Tres Reyes.

Pero, amén de todo ello, su agente en Bilbao, Juan Sáez de Villella, contrató en su nombre 277 pólizas de seguros marítimos, desde el 15 de mayo de 1536 al 16 de marzo de 1539, por la suma de 8.168 ducados, percibiendo unos ingresos valorados en 144.242 maravedíes. La descripción de dichas pólizas nos permite apreciar que eran contratos totalmente privados, que en ningún momento denotan estar bajo el control del consulado de Bilbao o del de Burgos. Incluso, en los asientos contables originados por la devolución de las primas, como consecuencia de ataques de piratas franceses y algún que otro naufragio en las costas de Portugal, La Coruña y Cartagena, tampoco intervienen las autoridades consulares, lo que no quiere decir que en aquellos años no existiera una legislación a tal efecto.

CUADRO 11
ASEGURADOS POR EL CORREDOR JUAN DE LEZAMA DE BILBAO
(1537-1539)

Asegurado	Pólizas	Ducados
Desconocido	27	880
Diego de Longas	8	202
Onofre de Isasi, Ortuño de Catalinaga	1	200
Juan de Montellano	3	151
Alonso de Vitoria	4	142
Juan de Amezaga	5	133
Pedro de Zornoza	2	125
Juan Ochoa de Basabe	2	125
Juan de Santurce, Miguel de Bermeo, Martín de Jáuregui	1	120
Pero Martínez de Zubilleta	4	100
Antón de Coscojales	5	99
Juan de Arana	3	90
Juan de Lecumbarri	3	90
Martín de Otanes	3	85

Asegurado	Pólizas	Ducados
Martín de Jáuregui	4	81
Íñigo de Ojos, Antón de Coscojales	1	80
Juanes de Zubiate	1	80
Juan de San Vicente	3	77
Juan de Erquinigo	1	75
Martín Sáez de Güemes	1	75
Juan Sáez de Catalinaga	2	75
Domingo de Ugarte	2	75
Antonio de Zavalla	3	72
Juan de Zavalla	2	70
Miguel de Bermeo	3	69
Bastián de Fano	2	67
Sancho Martínez de Apioça	3	62
Juan de Cusano	3	62
Juan de Larrea	2	60
Domingo de Ibarrola	3	57
Juan de Zuazo	2	57
Martín de Arbolancha Arana	2	55
Diego de Rebaunça	2	55
Lope Sáez de Ontón	2	53
Juan Luis	1	52
Martín de Vegas	2	52
Martín de Sestao y Juan de Hurueta	1	50
Tomás Olian	1	50
Martín de Sestao	1	50
Pedro de Aldo	1	50
Juan de Arriaga	2	50
Pedro de Larrea	1	50
Martín de La Sierra	1	50
Sancho Ortiz	2	50
Sancho de Marquina	2	50
Juan de Sestao	1	50
Juan de Ibarra y Lope de Salazar	1	50

Asegurado	Pólizas	Ducados
Juan de Aot	1	50
Juan González de Lezama	1	50
Ramos de Rentería	1	50
Ortuño de Nobia	2	50
Juan de Hereño	2	48
Juan Ochoa de Butrón	2	47
Andrés de Hurdaneta	2	44
Antón Alfón	1	40
Mari Martin, inglés	2	40
Juanes de Bonieta	1	40
Juan Ylega, inglés	1	40
García de Lezama	1	40
Juan de Basarra	1	40
Francisco de Axpar	1	40
Juan de Çestas	1	40
Francisco Alfon, portugués	1	40
Sancho de Andoarana	1	40
Juan Martínez de Laxao	1	40
Petu Bert	1	40
Robert Aleguis	1	40
Juan de Basorio	1	38
Juan Sánchez de Artaça	1	38
Juan de Santurce	1	38
Juan de Bilbao	1	38
Pedro de Ugarte	1	38
Martín de Villas	1	38
Domingo de Larrinaga, v. Mundaca	1	38
García de Marquina	1	38
Íñigo de Ugarte	1	38
Arziniaga	1	37
Juan de Zornoza	1	36
Pero Sáez de Arteta	2	36
Martín de Cestio	1	35

Asegurado	Pólizas	Ducados
Pedro del Puerto y Martín de Mendibil	1	33
Juan de Lezama	1	33
Juan de Berlanda	1	33
Salvatierra	1	33
Miguel de Helça	1	33
Pedro de La Torre	1	33
Robert inglés	1	30
Juan Galán	1	30
Pierres Clarmon, v. Rentería	1	30
Domingo de Ayban y Domingo de Galliça, vs. Rentería	1	30
Martín de Escalante	1	30
Juan Alonso de Solazabal	1	30
Juan de Basauri	1	30
Pedro de Lasalde	1	30
Juan Martínez de Ypistiço	1	30
Martín Ortiz de Oios	1	30
Martín de Mallea	1	30
Martín Juan de Arostegui	1	30
Alfonso Martínez de La Calle, v. Gijón	1	25
Andrés de Arbieto	1	25
Antonio Gonzales	1	25
Barraondo	1	25
Juan de La Cosa, v. El Puerto	1	25
Diego Rodríguez de Heras	1	25
Bastián de Sojo	1	25
García de Escalante	1	25
Juan de Bermeo	1	25
Francisco de La Rentería, v. Ondárroa	1	25
Domingo de Lezo, v. Rentería	1	25
Juan Alonso	1	25
Francisco de Arteta	1	25
Juan de Jáuregui	1	25
Pero Marcos	1	25

Asegurado	Pólizas	Ducados
Martín de Zornoza	1	25
Miguel de Asiola	1	25
Nicolás de Beyca	1	25
Onofre de Isasti	1	25
Pedro de Lastras, v. Villaviciosa	1	25
Pedro de Osa, v. El Puerto	1	25
Martín de Otalora	1	25
Pedro de Ybarrola	1	25
Martín Juan de Zamudio	1	25
Pierres Clat	1	25
Robert Patease	1	25
Sancho de Monesterio	1	25
Sancho de Rovia	1	25
Sebastián de Uldabarri	1	25
Simón Esteban, bretón	1	25
Tomas Olanda	1	25
Pedro de San Martín	1	25
Juan de Olazabal, v. Portuondo	1	25
Nicolás Barón	1	25
Juan de Zamudio	1	25
Juan Martínez de Recalde	1	25
Baltasar Alfonso, v. Olea	2	24
Andrés de Bermeo, Juan de La Espina, Martín de Pascoal	1	22
Juan Pérez de Zuazo, v. Bermeo	1	20
Fernando Peres	1	20
Martín de Baraiz, v. Placencia	1	20
Ximeno de Bertendona	1	20
Juan Martínez de Isasi	1	20
Domingo de Doagomis	1	20
Juan Martínez de Lezo, v. Rentería	1	20
Juan de Belendiz o Ximeno de Bertendona	1	20
Juan de Olazabal	1	20
Diego Peres	1	20

Asegurado	Pólizas	Ducados
Juan de Lançaga	1	20
Domingo de Zubieta	1	20
Martín Días de Andraca	1	20
Antón de Larrauri y Simón de Nafarrola	2	20
Juan Bero e Jorge Brat	1	20
Juan Cort, inglés	1	20
Martín de Munguia	1	20
Martín de Montellano	1	20
Martín de Bilbao	1	20
Tomás Ximena	1	20
Sajuentes	1	20
Íñigo de Ojangoi	1	19
Juan de Pascoa	1	19
Pero de Rada	1	19
Juan Peres de Ibieta	1	18
Sancho Martínez de Laudio	1	17
Pedro de Uriarte, v. Lequeitio	1	17
Juan Alonso, v. Santander	1	15
Gregorio Martínez, Rodrigo de Heras	1	15
Pedro Sáez del Puerto y Juan de Ybarta	1	15
Ana de Ereño	1	12
Juan de Ribas	1	12
Sebastián de Castro	1	12
Martín de Amezaga	1	12
Sancho de Somorrostro	1	12
Lope de Larrimbe, v. Ribadeo	1	12
Garci Diez, portugués, v. Leza	1	12
Juna de Quintana, v. Portugaleta	1	12
Juan Perez de San Martín	1	12
Hernando de San Marco y Martín de Argentaes	1	10
Gómez Yañes	1	10
Juan Alonso de Artaça	1	10
Martín de Olza	1	10

Asegurado	Pólizas	Ducados
Juan Pérez de Goicoa	1	10
Un portugués	1	10
Juan de Vilva, v. Muros	1	8
Martín de Beroiz	1	8
Sancho de Ugarte	1	8
TOTAL	277	8.168

Las pólizas fueron hechas para asegurar los navíos y sus pertrechos, las mercancías cargadas, la pesca y, en ocasiones, las sumas de dinero dadas al maestre. Incluso, nos encontramos con cinco reaseguros. En la mayor parte de ellas se señala la ruta de los barcos, pero en 11 casos lo que se indica es el periodo de tiempo sobre el que se asegura la nao desde el momento de su partida. La clientela de este asegurador (CUADRO 11) está formada fundamentalmente por cerca de 175 personas. Fundamentalmente son comerciantes, armadores y maestros de naves de Bilbao y de otros puertos vascos. Así, vemos como entre éstos esta lo más florido del grupo mercantil y naval del País Vasco: los Bertendona, Juan de Montellano, Diego de Luengas, Onofre de Isasti, Ortuño de Catalinaga, Alonso de Vitoria, Pedro de Zornoza, Juan Ochoa de Basabe, etc. Sin embargo, también hay algunos casos de maestros portugueses (Gonzalo Yañes; Antonio Gonzales; Francisco y Pero Alfón; Juan Peres; Garcí Diez y Antonio Vicente, vecinos de Leça de Matosinhos; Juan Fernandes, vecino de Matosinhos) e ingleses (Mari Martin, Robert, Petu Bert, Juan Cort).

De la misma manera, este personaje bilbaíno cubrió los seguros sobre todo tipo de rutas que partían desde los puertos de Castro Urdiales, Zumaya, Pasajes, San Sebastián y, sobre todo, de Bilbao. Hacia el Mediterráneo (Málaga, Cartagena, Alicante, Génova y Messina), hacia Cádiz y Sevilla, hacia Portugal (Setúbal, Vila do Conde, Viana do Castelo, Oporto, Aveiro y Lisboa), hacia Galicia, Asturias y el País Vasco español y francés. Junto a ellos están los seguros con destino a Irlanda, Inglaterra, Flandes, Ruan, Nantes, La Rochela y Burdeos (CUADRO 12).

CUADRO 12
ITINERARIOS ASEGURADOS POR JUAN DE LEZAMA
(1537-1539)

Origen	Destino	Destino	Retorno	Pólizas	Ducados	Premio medio
Bilbao	Flandes			34	1.371	4,50
Bilbao	Cádiz			34	994	5,42
Bilbao	Irlanda		Bilbao	17	394	7,53
La Coruña	Bilbao			12	196	6,50
Bilbao	Londres			9	245	3,56
Bilbao	La Coruña			8	330	3,13
Bilbao	Xistre		Bilbao	7	166	7,86
Bilbao	Málaga			6	170	6,17
Flandes	Bilbao			6	177	3,50
Bilbao	Vila do Conde			6	200	3,33
Bilbao	Viana do Castelo			4	130	4,25
Bilbao	Inglaterra		Bilbao	4	82	7,75
Galicia	Bilbao			3	57	6,33
Bilbao	Fuenterrabía		Bilbao	3	75	3,00
Muros	Bilbao			3	39	8,00
Bilbao	Ruan			3	75	3,00
Cariño	Bilbao			3	218	6,00
Leça	Bilbao			3	36	10,00
Pontevedra	Bilbao			3	42	7,67
Bilbao	Muros			3	52	7,00
Bilbao	Sevilla			3	87	5,00
Bilbao	Nantes			3	104	2,00
Santander	Flandes			3	70	6,00
Corno?	Viana do Castelo			2	40	2,00
Corcubión	Bilbao			2	37	5,00
Bilbao	La Coruña		Bilbao	2	22	8,50
Bilbao	Pontevedra			2	50	2,00
Bilbao	Londres		Bilbao	2	45	5,00

Origen	Destino	Destino	Retorno	Pólizas	Ducados	Premio medio
Burdeos	Bristol			2	60	4,00
Bilbao	Galicia		Bilbao	2	32	14,50
Munguía	Bilbao			2	63	3,00
Ruan	Bilbao			2	45	3,00
Málaga	Flandes			2	45	5,00
Bilbao	Avilés			1	19	4,00
Bilbao	Ribadeo			1	25	2,00
Albatierra	Nantes			1	80	2,00
Basabe	Bilbao		Bilbao	1	25	3,00
Basarria	Bilbao			1	8	4,00
Bermeo	Bilbao			1	19	2,00
Bilbao	Antibes			1	10	10,00
Bilbao	Southampton			1	40	4,00
Bilbao	Génova			1	50	6,00
Bilbao	Mesina			1	17	11,00
Bilbao	Londres	Flandes		1	33	3,00
Bilbao	Bristol			1	40	3,00
Bilbao	Burdeos			1	25	2,00
Bilbao	Cádiz		Bilbao	1	17	5,00
Bilbao	Cartagena			1	25	8,00
Bilbao	El Puerto de Santa María			1	50	6,00
Bilbao	Aveiro			1	25	8,00
Recudes	Bilbao			1	25	3,00
Burdeos	Bilbao			1	25	2,00
Pasajes	Bilbao			1	50	2,00
Pasajes	Bristol			1	20	7,00
Pasajes	Nantes			1	25	2,00
Pasajes	Ruan			1	25	3,00
Muros	Bilbao		Bilbao	1	17	10,00
Muros	Alicante			1	25	11,00

Origen	Destino	Destino	Retorno	Pólizas	Ducados	Premio medio
Ribadeo	Bilbao			1	17	3,00
Ribadeo	Cádiz			1	20	5,00
Rieguía	Cádiz			1	8	7,00
San Sebastián	Bilbao			1	25	2,00
San Sebastián	Bristol			1	20	4,00
Tura	Bilbao			1	75	3,00
Pasajes	Xistre		Bilbao	1	38	5,00
Deva	Sevilla			1	25	5,00
Bilbao	San Sebastián		Bilbao	1	25	3,00
Bilbao	Setúbal			1	50	2,00
Bilbao	Vigo			1	38	4,00
Burdeos	Pasajes			1	33	4,00
Zumaya	Setúbal			1	40	2,00
Noya	Bilbao			1	12	9,00
Cádiz	Enlares?			1	100	9,00
Bilbao	Ruan		Bilbao	1	33	6,00
La Puebla	Bayonne			1	12	4,00
La Puebla	Bilbao			1	25	3,00
La Rochela	Burdeos	Bristol		1	20	6,00
Laredo	Málaga			1	25	5,00
Londres	Bilbao			1	50	4,00
Mazarrón	Flandes			1	25	6,00
Burdeos	San Juan de Luz			1	75	2,00
Desconocido				12	393	4,25
Seguros por tiempo del viaje				12	337	11,67
Reaseguros				5	178	8,00
TOTAL				277	8.168	

En suma, un panorama muy parecido al que veremos para la segunda mitad del siglo XVI. La finalidad de algunos de dichos contratos fue, en muchos casos, asegurar el casco de la nao y, en unas pocas ocasiones, sus aparejos, ya

que frecuentemente los que acudieron a los servicios financieros de Juan de Lezama eran dueños y patrones de barcos vascos, tal como podemos apreciar en el CUADRO 13. Pero, igualmente, nos encontramos con contratos que sirven para asegurar sobre todo cargamentos de hierro y mercancías que son citadas genéricamente por el nombre de su consignatario, aunque en algunos casos sabemos que fueron vino, trigos, sardinas, pasteles y paños.

CUADRO 13
LA COBERTURA DE LOS SEGUROS DE JUAN DE LEZAMA
(1537-1539)

Tipo	Pólizas	Ducados
Desconocido	116	3.080
Casco	66	1.933
Mercaderías	39	1.178
Hierros	24	746
Pescado	9	125
Aceros	4	184
Reaseguro	5	178
Lanas	3	266
Pasteles	3	125
Aparejos	2	90
Trigos	1	75
Balenas	1	25
Balenas y muclas	1	25
Cera	1	25
Paños	1	38
Vino	1	75
TOTAL	277	8.168

6. UN GRAN CORREDOR DE SEGUROS DE AMBERES, JUAN HENRÍQUEZ (1562-1563)

Para finalizar el panorama de la actividad aseguradora realizada en Castilla o por naturales de dicho reino durante el siglo XVI, voy a pasar a estudiar un caso sorprendente, el de un mercader y, sobre todo, corredor de seguros, Juan Henríquez³². Este personaje es poco conocido. Muy posiblemente fuera de origen hispano-portugués y con toda probabilidad «cristão novo». En febrero de 1553 actúa como intermediario de la Nación castellana en Brujas para rescatar el cargamento, que se ha salvado del naufragio de la nao de Pero González de Escalante, a cambio de quedarse con las dos terceras partes³³. En octubre de 1562 aparece como corredor del seguro que habían contratado Cristóbal de Prunen y Juan Bautista Spínola, vecinos de Amberes, sobre un cargamento de alumbres desde Mazarrón en la nao Jonás, maestre Joachim Cordes vecino de Hamburgo, que se perdió en las costas de Inglaterra³⁴. Sabemos, también que intervino en todas las discusiones que hubo ante las autoridades de Amberes respecto al proyecto que presentó en 1556 Jean-Baptiste Ferrufini para monopolizar la práctica aseguradora en la plaza brabanzona³⁵. En su debate participó activamente, escribiendo incluso en 1560 a los cónsules de la Nación de Castilla en Brujas para que comuniquen a la corte de Bruselas su oposición a dicho proyecto. Asunto sobre el que se inhiben, alegando que son cosas de Amberes³⁶. Su protagonismo dentro de la vida económica de la ciudad fue muy importante, ya que Cornelis de Schepper, alto cargo del gobierno, sugirió en 1551 su nombre como asesor en materia de seguros a María de Hungría, Gobernadora General de los Países Bajos³⁷. Varios autores sugieren que fue el máximo asegurador y mediador de Amberes a mediados del siglo XVI³⁸, actuando por cuenta propia y en otras ocasiones en sociedad con Felipe Auxi y Manuel de Paredes. Negocio que compaginaba, aunque de manera marginal, con la exportación a España de tapicerías, anascotas y tejidos de algodón y de fustán, algunas de cuyas operaciones hizo en sociedad con su sobrino Andrés

³² CASADO ALONSO, H., «Juan Henríquez, un corredor de seguros de Amberes...». CASADO ALONSO, H., «El papel de las colonias mercantiles castellanas de los Países Bajos...», p. 32.

³³ SB. Consulado de España. *Libro de ayuntamientos y ordenanzas, 1548-1568*, fols. 81r-81v.

³⁴ SB. Consulado de España. *Registro de Pedro de Paredes, 1563-1574*, fol. 14v.

³⁵ GÉNARD, P., «Jean-Baptiste Ferrufini et les assurances maritimes à Anvers au XVI^e Siècle», *Bulletin de la Société de Géographie d'Anvers*, t. VII, 1882, p. 219. DE GROOTE, H.L.V. *De zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw*. Antwerpen, 1975, pp. 152-154.

³⁶ SB. Consulado de España. *Libro de ayuntamientos y ordenanzas, 1548-1568*, fols. 167-167v.

³⁷ SICKING, L., *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at sea in the Renaissance*. Leiden, 2004, p. 258.

³⁸ DE RUYSSCHER, D. y PUTTEVILS, J., «The Art of Compromise. Legislative Deliberations on Marine Insurance Institutions in Antwerp (c. 1550-c. 1570)», *Low Countries Historical Review*, 130-3, 2015, pp. 15-49. DE RUYSSCHER, D., «Antwerp 1490-1590: Insurance and Speculation», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*. New York, 2016, pp. 87-92.

Manrique y con Fernando de Frías Ceballos³⁹. Quizás lo cambiante y peligroso del mercado de los Países Bajos, más sus inversiones en loterías, le llevó a la quiebra en fecha desconocida⁴⁰.

De todas las maneras, no sabemos cómo dichos libros acabaron en el Archivo Municipal de Amberes, ya que la documentación de la Sección de la Cámara de Insolventes tiene un origen muy diverso⁴¹. Están escritos en castellano y siguen el método de la contabilidad del *Debe y Ha de Haber*, la manera española de la partida doble. Abarcan desde el 4 de agosto de 1562 al 24 de septiembre de 1563. Fueron estudiados en 1967 por A. Wastiels en su tesis de licenciatura de la Universidad de Gante, no publicada y de la que beben diversos autores⁴². En el tedioso y complicado cotejo de sus miles de cuentas he anotado asientos de 1.780 pólizas de seguros, más noticias, directas o indirectas, de otras 310. Del total, 707 corresponden al año de 1562 y 1.383 al año de 1563. La mayor parte es de seguros marítimos, aunque hay algunas de reaseguros y seguros de vida. Su ritmo de actividad fue muy elevado, ya que nos encontramos que contrató en torno a 136 pólizas por mes. Recientemente sus pólizas y su papel como asegurador han sido estudiados por J. Puttevils y M. Deloo, cuyas cifras difieren ligeramente de las mías. Sin embargo, ambos coincidimos en el gran papel que jugó en el mercado de seguros de Amberes y en su carácter cosmopolita⁴³.

A los buenos oficios de este mediador y asegurador acudieron una enorme cantidad de personas en estos años, cuyo número supera las 500 personas y compañías. Aunque la mayor parte eran residentes en Amberes, identificar y analizar cada una de ellas es muy difícil, ya que, por un lado, Juan Henríquez españolizó muchos de los apellidos de los asegurados en sus libros de contabilidad y, por otro lado, en bastantes asientos solo les cita genéricamente, ya que nuestro personaje fue bastante parco en sus anotaciones. Sin embargo, comparando sus nombres, de acuerdo a las rutas de las pólizas, más los datos que poseemos de los centenares de personas que figuran en las cuentas fiscales de 1552 y 1553 donde se registraron las mercancías y comerciantes que se

³⁹ Los negocios de los Manrique en Canarias pueden seguirse en LOBO CABRERA, M., «Mercaderes de Burgos en Canarias», *Anuario de estudios atlánticos*, n.º 36, 1990, pp. 493-513. Los Frías son una dinastía de mercaderes burgaleses de los siglos XV y XVI.

⁴⁰ NEDERLANDSCH ECONOMISCH HISTORISCH ARCHIEF (NEHA). collectie j.a.l. velle. antwerpen. Bijzondere Collecties 471. Números 2.5.5.

⁴¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE AMBERES/STASARCHIEF ANTWERPEN/FELIXARCHIEF (SA). Insolvente Boedelskamer, 2314 (399 fols.) y 2315 (353 fols.) (Signaturas antiguas 1480 y 1481). Ambos libros de contabilidad tienen sus correspondientes abecedarios. En el primero se encuentra un balance de situación.

⁴² WASTIELS, A., *Juan Henríquez, makelaar in zeeverzekeringen te Antwerpen 1562-1563*. Tesis de licenciatura, Universidad de Gante, 1966-1967, 3 vols. DE RUYSSCHER, D., «Antwerp 1490-1590: Insurance and Speculation», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 87-92. PUTTEVILS, J. y DELOO, M., «Marketing and Pricing Risk in Marine Insurance in Sixteenth-Century Antwerp», *The Journal of Economic History*, Vol. 77, September 2017, pp. 796-837.

⁴³ PUTTEVILS, J. y DELOO, M., «Marketing and Pricing Risk...».

importaron y exportaron a y desde los Países Bajos⁴⁴, podemos rastrear su nacionalidades. Las cifras son, no obstante, provisionales, pero reveladoras del mercado asegurador de Amberes. Podemos ver que está representado lo más granado del grupo social mercantil de la urbe, una de las más cosmopolitas de la época. (CUADRO 14).

CUADRO 14
NACIONALIDADES DE LOS ASEGURADOS POR JUAN HENRÍQUEZ
(1562-1563)

País	Pólizas	Libras	Sueldos	Dineros
Países Bajos	489	88.744	13	8
España	413	71.988	16	1
Francia	301	67.507	3	3
Italia	282	70.797	1	6
Portugal	155	29.732	19	
Desconocido	88	14.152	6	5
Alemania	22	5.299	6	8
Inglaterra	2	255		

Como es natural, la mayor presencia es de los naturales de los Países Bajos. Los que parecen contratando más de 10 pólizas son Martin Hundedien, Nicasius Van der Lure, Felipe de Auxí⁴⁵, Nicolas y Juan Mayus, Buenaventura Eremont, Tomás de Grabe, Giles Hofman, Juan de Sanfort, Daniel Adrianse, Dirique Dein, Martin van der Lure y Anselmos Debodt. Aparecen presentes en todo tipo de rutas, desde las del mar Báltico hasta Canarias, Italia, Valencia, pasando por las que atraviesan el Canal de la Mancha y el golfo de Vizcaya.

A estos les siguen los españoles, gran parte de ellos residentes en la propia ciudad de Amberes o en la vecina Brujas: Juan y Alonso de Palma; Luis de Sevilla, Martín Alonso, Álvaro de Abreu, Juan de Gaona, Jerónimo de Espinosa, Jerónimo Novelesco, Juan de Cuellar, Jerónimo de Curiel, Lorenzo Saquero; Juan de Aranda, Juan del Castillo, Francisco Cruzat, Diego

⁴⁴ ARCHIVOS GENERALES DEL REINO DE BÉLGICA. Chambre des Comptes, 23469-23472. Dichas cuentas han sido estudiadas en BRIL, L., *De handel tussen de Nederlanden en het iberisch schiereiland (midden XVIe eeuw)*. Tesis de licenciatura. Universidad de Gante, 1962, y GORIS, J. A., *Etude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) a Anvers de 1488 à 1567: contribution a l'histoire des débuts du capitalisme moderne*. Lovaina, 1925, pp. 247-307.

⁴⁵ Felipe Auxí, al mismo tiempo que asegurado, era el banquero con el que negociaba los pagos de las averías en las ferias mediante la transferencia de letras de cambio.

Morante de Carrión, Lope del Campo, Miguel de San Martín, Jerónimo de Cabañas, Bernardino de Espinosa, Guillermo Antonio y Pedro de Isunza. Gran parte de ellos son muy conocidos, ya que fueron algunos de los mayores tratantes en la plaza brabanzona⁴⁶. Incluso, algunos ocuparon cargos dentro del consulado de la Nación castellana en Brujas⁴⁷. Aparecen asegurando barcos en las rutas que unen los Países Bajos con España y Portugal, tanto la costa cantábrica como Sevilla, Canarias y Cabo Verde, y los itinerarios con América. Con las mismas características están los portugueses: Duarte Henríquez, Pero García, Gaspar Rodrigues, Luis Peres, Rodrigo Alvares, Andrés Diez, Bernardo Nunes, Fernan Pérez, Jerónimo Lindo, Luis Fernández y Jorge Pinto. Aseguran cargamentos desde la India, Santo Tomé, Cabo Verde, Madeira y Portugal hacia Amberes, muy posiblemente de azúcar, esclavos y especias, y los viajes de vuelta.

Las grandes compañías italianas, muy importantes en esos años en Amberes, recurrieron también a los servicios de Juan Henríquez. Los principales asegurados fueron los herederos de Buenaventura Michaeli con 87 pólizas; Alejandro Bonvisi con 48; Francisco y Pedro Spinola con 27; Leonardo Tadei con 14; Nicolás Balbani con 12; Ysnardo Catano Doria con 15; Lázaro Strozzi con 10; Hipólito Balbani con 8; herederos de Guinigi con 7; Francisco Belati con 4; Juan Bautista Gondi con 4; y Juan Bautista Yscoti con 4. Todos ellos aparecen por todas partes y rutas. Evidentemente controlan el itinerario de Amberes con Livorno y Civitavecchia, pero son muy importantes en el comercio con Amberes, Sevilla, Londres, Mazarrón, Lisboa, Ruan, Bretaña o Canarias. Pero les vemos también en cargamentos de Málaga, Valencia, Santo Tomé, Nueva España, Santo Domingo, Brasil y Cabo Verde. La amplísima red comercial y financiera que habían ido tejiendo, con colonias y agentes por todo el mundo, explica su presencia en todas las rutas. Finalmente, los que también están muy presentes son los comerciantes franceses: Juan Grenier, Hugo Jose, Julian Lefebre, Antonio de Bodt, Felipe Masculier, Juan Simonet, y Juan Hun. Su presencia se explica ya que, como veremos luego, la ruta Burdeos-Amberes fue una de las que más contratos de seguros marítimos acumulan.

⁴⁶ GORIS, J. A., *Etude sur les colonies marchandes méridionales...*

⁴⁷ CASADO ALONSO, H., «La nation et le quartier des Castellans de Bruges...».

MAPA 1
PUERTOS DE SALIDA Y DE LLEGADA DE LOS VIAJES
ASEGURADOS POR JUAN HENRÍQUEZ DE AMBERES



Pero lo más impresionante de los negocios de seguros de Juan Henríquez es la amplitud geográfica de las rutas sobre las que aseguró cargamentos (MAPA 1). Aunque especializado, en cierta manera, en los itinerarios que desde Amberes partían o llegaban desde el sur, nos encontramos con prácticamente con todo el comercio y la navegación de mediados del siglo XVI. Hecho que confirma tanto el papel central de la ciudad brabanzona en la economía mercantil y financiera de la época, como el peso que llegó a alcanzar este comerciante y asegurador. He reflejado las rutas en el CUADRO 15.

CUADRO 15
ITINERARIOS DE LOS SEGUROS DE JUAN HENRIQUEZ
(1563-1564)

Ruta	Pólizas	Libras	Sueldos	Dineros
Burdeos/Amberes	221	60.084	19	1
Amberes/Andalucía	140	23.600	9	7
Portugal/Amberes	101	19.675	16	4
Amberes/País Vasco	91	9.988	9	8
Andalucía/Amberes	80	13.683	10	
Santo Tomé/Portugal	61	19.282	8	4
Amberes/Portugal	55	8.965		

Ruta	Pólizas	Libras	Sueldos	Dineros
Amberes/Normandía	50	8.465	12	7
Amberes/Burdeos	48	8.492	12	8
Marruecos/Amberes	43	7.172	6	8
Amberes/Marruecos	39	8.353	18	5
Amberes/Bretaña	33	4.838	9	4
Ámsterdam/Portugal	30	7.224	3	4
Burdeos/Inglaterra	28	4.714	18	11
Santo Tomé/Amberes	28	3.553	6	8
Andalucía Oriental/Amberes	26	5.703	16	4
Amberes/Livorno	25	5.678		
Bretaña/Amberes	25	1.981	3	4
Ámsterdam/Burdeos	22	5.153	5	8
Murcia/Amberes	22	9.231	6	7
Amberes/Inglaterra	21	2.013	13	4
Burdeos/Normandía	19	3.849	8	4
Zelanda/Burdeos	19	2.127		
Canarias/Amberes	18	2.589	6	8
Normandía/Amberes	17	3.431	12	4
Inglaterra/Amberes	16	3.220		
Zelanda/Bretaña	14	1.828	13	4
Danzig/Amberes	12	1.567	13	4
La Rochela/Amberes	11	1.005		
Danzig/Ámsterdam	11	2.543	6	8
Amberes/Canarias	10	1.472	10	
Amberes/La Rochela	10	1.551	13	4
País Vasco/Amberes	10	2.593	3	4
Zelanda/La Rochela	10	1.064		
Amberes/Cantabria	9	881	13	4
Amberes/Valencia	9	1.706	13	4
Francia Mediterránea/Amberes	9	678	13	4
Islas del Caribe/Andalucía	9	565		
Madeira/Amberes	9	945		
Bretaña/Normandía	8	478	6	8

Ruta	Pólizas	Libras	Sueldos	Dineros
La India/Portugal	8	4.108	6	8
Portugal/La India	8	1.051	13	4
Zelanda/Normandía	8	1.488	6	8
Burdeos/Zelanda	7	1.554	10	
Amberes/Madeira	6	690		
País Vasco/Flandes	6	2.914	6	8
Civitavecchia/Amberes	6	3.411	19	8
Valencia/Livorno	6	2.026		
Amberes/Andalucía Oriental	5	210		
Cabo Verde/Andalucía	5	427		
Zelanda/País Vasco	5	1.325		
Amberes/Azores	4	584	3	4
Amberes/Francia Mediterránea	4	285		
Amberes/Galicia	4	222	10	
Ámsterdam/Lübeck	4	1.000		
Andalucía/Livorno	4	65		
Andalucía/Portugal	4	318	6	8
Azores/Amberes	4	2.970		
Galicia/Amberes	4	466	13	4
Valencia/Amberes	4	1.198	6	8
Amberes/Murcia	3	855		
Ámsterdam/Irlanda	3	803	6	8
Ámsterdam/Normandía	3	1.855		
Andalucía/Alemania	3	151	13	5
Andalucía/Islas del Caribe	3	150		
Bretaña/Andalucía	3	109	6	3
Flandes/Normandía	3	320		
Inglaterra/Normandía	3	258	6	8
Portugal/Livorno	3	248	6	8
Zelanda/Inglaterra	3	1.201	13	4
Amberes/Andalucía Oriental/Amberes	2	183	6	8
Amberes/Canarias/Amberes	2	330		
Amberes/Valencia/Amberes	2	25	6	8

Ruta	Pólizas	Libras	Sueldos	Dineros
Andalucía/Flandes	2	550		
Andalucía/Nueva España	2	83	6	8
Andalucía/Valencia	2	105		
Bretaña/Inglaterra	2	567	10	
Bretaña/Zelanda	2	800		
Burdeos/Flandes	2	320		
Cabo Verde/Nueva España	2	205		
Alemania/Burdeos	2	75		
Alemania/Narva	2	200		
Flandes/Amberes	2	385		
Flandes/Bretaña	2	366	13	
Inglaterra/Flandes	2	230		
Inglaterra/Livorno	2	27	10	8
Inglaterra/Narva	2	1.020		
Nueva España/Andalucía	2	1.065		
Normandía/Burdeos	2	75		
Normandía/Inglaterra	2	1.183	6	8
Danzig/Inglaterra	2	255		
Portugal/Islas del Caribe	2	66	13	4
País Vasco/Inglaterra	2	27	10	
Narva/Inglaterra	2	1.210		
Narva/Lübeck	2	1.033	6	8
Suecia/Amberes	2	2.560		
Suecia/Ámsterdam	2	506	13	4
Zelanda/Andalucía	2	100		
Zelanda/Bretaña/Zelanda	2	166	13	4
Zelanda/Livorno	2	360		
Zelanda/Portugal	2	480		
Amberes/Bretaña/Amberes	1	200		
Amberes/Burdeos/Amberes	1	33	6	8
Amberes/París	1	25		
Amberes/Irlanda	1	100		
Amberes/Nápoles	1	200		

Ruta	Pólizas	Libras	Sueldos	Dineros
Amberes/Danzig	1	100		
Amberes/Venecia	1	8	6	8
Amberes/Zelanda	1	50		
Ámsterdam/Bretaña	1	600		
Ámsterdam/La Rochela	1	25		
Ámsterdam/Murcia	1	750		
Ámsterdam/Danzig	1	50		
Andalucía/Bretaña	1	30		
Andalucía/Cabo Verde	1	25		
Andalucía/Inglaterra	1	450		
Andalucía/País Vasco	1	36		
Andalucía/Zelanda	1	115		
Andalucía Oriental/Inglaterra	1	70		
Azores/Inglaterra	1	100		
Brasil/Amberes	1	310		
Brasil/Livorno	1	133	6	8
Bretaña/Bretaña	1	80		
Bretaña/Livorno	1	200		
Bretaña/País Vasco	1	346	13	4
Burdeos/Amberes/Burdeos	1	133	6	8
Burdeos/Andalucía	1	336		
Alemania/Normandía	1	1.200		
Flandes/Inglaterra	1	70		
La India/Andalucía	1	453	6	8
Inglaterra/Canarias	1	100		
Irlanda/Normandía	1	400		
Islas del Caribe/Portugal	1	133	6	8
Marruecos/Portugal	1	15		
Murcia/Livorno	1	1.000		
Normandía/Bretaña	1	100		
Normandía/Francia Mediterránea	1	300		
Normandía/Livorno	1	200		
Normandía/La Rochela	1	100		

Ruta	Pólizas	Libras	Sueldos	Dineros
Polonia/Portugal	1	130		
Portugal/Cabo Verde	1	83	6	8
Portugal/Genova/Portugal	1	25		
Portugal/Islas del Caribe	1	33	6	8
País Vasco/Andalucía	1	21	13	4
Narva/Amberes	1	2.638	6	8
Valencia/Genova	1	66	13	4
Zelanda/Alemania	1	50		
Zelanda/Danzig	1	20		
Zelanda/Valencia	1	300		
	1.665	331	13	10

El cosmopolitismo de este corredor de seguros y del propio mercado asegurador de Amberes a mediados del siglo XVI es evidente. Se puede decir que no hubo ninguna ruta, salvo las de Terranova, que escapara de la atención de Juan Henríquez. Vemos que abarcan gran parte de los puertos importantes del mar Báltico (Narva, Danzig, Lübeck, Estocolmo); Inglaterra (Londres, Bristol, Plymouth, Southampton, Dover); Irlanda; mar del Norte (Hamburgo, Emden, Ámsterdam, Dordrecht, Enkhuizen, Vlissingen, Middelburg, Arnemuiden, La Esclusa, Nieuwpoort, Ostende, Dunquerque, Calais y Amberes); Normandía (Ruan, Dieppe, Honfleur, Saint-Valery-en-Caux, Fécamp y Le Havre); Bretaña (Nantes, Saint Malo, Penmarch, Brest Le Conquet y Roscoff); La Rochela; Burdeos; País Vasco (San Sebastián, Vizcaya y «la costa»); Laredo; Galicia; Portugal (Lisboa, Faro, Tavira y Oporto); y Andalucía occidental (Sevilla, Cádiz, Gibraltar, Sanlúcar y el Puerto de Santa María). En el Atlántico aparecen las islas de Santo Tomé, Cabo Verde, Canarias y Madeira, más el cabo de Aguer en la costa africana), a los que hay que sumar Brasil, Santo Domingo, Jamaica, Cuba, Puerto Caballos y Nueva España en América. Por extensión estarían los puertos de la India. En la España mediterránea tenemos seguros de los puertos de Andalucía oriental (Málaga y Marbella), Mazarrón, Cartagena, Denia, Valencia y Alicante. En Francia, Marsella y Tolón. En Italia, Livorno, Génova, Venecia y Nápoles. Incluso, lo que es una novedad a destacar, hay dos seguros de transporte por tierra desde Amberes a Venecia y París en 1563⁴⁸.

⁴⁸ El 10 de mayo de 1563 Juan Gras contrató una póliza al 5 % de Amberes a Venecia y el 24 de mayo de ese mismo año Nicolás Balbani hizo lo mismo desde Amberes a París. En ambos casos se señala en los asientos que el transporte es por tierra (SA. Insolvente Boedelskamer, 2315 [Signatura antigua 1481], fols. 320-321).

De todas las rutas las que aparecen en mayor grado en las pólizas de Juan Henríquez están, por un lado, las que comunicaban Amberes con Burdeos, muy posiblemente para asegurar cargamentos de vino y de pastel. Le siguen los que vinculaban la Península Ibérica con los Países Bajos, tanto con los puertos portugueses, con los andaluces y cantábricos, a los que hay que añadir los de las islas atlánticas, costas africanas y, por extensión, la India. Desconocemos qué mercancías se aseguraron, pero lógicamente serían lana, vino, frutas, colorantes, metales preciosos, hierro, azúcar, especias, porcelanas, perlas y marfiles, a cambio de manufacturas textiles y de cobre. Tal predominio de las rutas ibéricas debe de explicarse por el origen hispano-portugués del corredor de seguros, pero también por las características tanto de las redes mercantiles portuguesas y castellanas residentes en los Países Bajos. Hecho que ya señalé en una anterior publicación mía, donde recogía las 464 pólizas contratadas por Juan Henríquez en el eje Amberes-Portugal-Islas Atlánticas⁴⁹.

Más escasa es la información que aportan estos dos libros mayores de contabilidad acerca de las naves en que viajaban las mercancías. Muchas de ellas se citan genéricamente. Por las referencias de los nombres de algunas vemos que por su apelación pagana eran de los Países Bajos y del Báltico. Otras, las procedentes del sur de Francia, España y Portugal, al igual que veremos más tarde en las pólizas de seguros burgaleses de la segunda mitad del siglo XVI, adoptan nombres de santos, vírgenes o advocaciones cristianas. Pero no podemos establecer una cuantificación.

Igualmente son pocas las noticias sobre el precio de las pólizas de los seguros contratados por Juan Henríquez, ya solo en una mínima parte de los asientos se dice sus premios⁵⁰. Con los datos disponibles he confeccionado el CUADRO 16.

CUADRO 16
PREMIOS DE LOS SEGUROS DE JUAN HENRÍQUEZ
(1562-1563)

Ruta	Premio medio
Amberes/Livorno	18,92
Civitavecchia/Amberes	18,25
Amberes/Andalucía Oriental/Amberes	16,25
Normandía/Livorno	15,00
Mazarrón/Amberes	10,06

⁴⁹ CASADO ALONSO, H., «El papel de las colonias mercantiles castellanas de los Países Bajos...», p. 31.

⁵⁰ Quizás, como ocurre en la contabilidad de otros mercaderes castellanos, esta información figuraba en los libros manuales (diarios), que no se han conservado.

Ruta	Premio medio
Andalucía Oriental/Inglaterra	9,00
Santo Tomé/Portugal	8,43
Ámsterdam/Burdeos	8,25
Canarias/Amberes	8,25
Suecia/Amberes	8,25
Andalucía Oriental/Amberes	8,21
Marruecos/Amberes	7,92
Amberes/Marruecos	7,75
Madeira/Amberes	7,58
Amberes/Bretaña	7,25
Amberes/Cantabria	7,25
Lübeck/Normandía	7,25
Burdeos/Amberes	6,75
La Rochela/Amberes	6,75
Danzig/Ámsterdam	6,63
Andalucía/Amberes	6,58
Portugal/Amberes	6,55
Amberes/País Vasco	6,38
Amberes/Madeira	6,25
Andalucía/Inglaterra	6,25
Bretaña/Zelanda	6,25
Burdeos/Inglaterra	6,25
Burdeos/Zelanda	6,25
Estocolmo/Ámsterdam	6,25
Inglaterra/Canarias	6,25
Burdeos/Normandía	6,17
Amberes/Burdeos	5,80
Ámsterdam/Irlanda	5,75
Amberes/Andalucía	5,51
Ámsterdam/Normandía	5,25
Galicia/Amberes	5,25
País Vasco/Flandes	5,25
Zelanda/Burdeos	5,25

Ruta	Premio medio
Zelanda/La Rochela	5,25
Bretaña/Amberes	5,08
Ámsterdam/Portugal	4,60
Amberes/Portugal	4,33
Inglaterra/Amberes	4,25
Normandía/Amberes	4,00
Amberes/Inglaterra	2,50

Como podemos ver, al igual que con otros seguros, el premio viene marcado por la distancia de la ruta que cubre el riesgo del cargamento. Así, tanto los itinerarios de ida y vuelta, como los itinerarios que cubren los recorridos que van desde los Países Bajos al Mediterráneo y viceversa, son los de cifras más altas. Pero hay otras peculiaridades, aunque de menor cuantificación. Son relativamente bajas las primas de las rutas que van desde Amberes, Ámsterdam o Londres hasta la Península Ibérica y las islas atlánticas, el principal eje comercial de la mayor parte de la clientela de Juan Henríquez. Eso, a pesar, que algunas rutas son de muchos kilómetros. Por el contrario, las cifras son más altas para los recorridos desde Amberes al Báltico, quizás explicado por la peligrosidad de la navegación en dichos mares en esos momentos.

En general, las tarifas de nuestro corredor de seguros de Amberes no son muy diferentes de las que más tarde veremos que se aplicaron por el consulado de Burgos. Si comparamos las cifras brabanzonas de 1562-1563 con las burgalesas de 1565-1569, vemos que las antuerpienses son entre un punto y punto y medio más altas en lo que se refiere a los seguros desde los Países Bajos a la Península Ibérica y viceversa, incluidas las islas atlánticas. Este hecho lo he comprobado también en los seguros contratados por mercaderes españoles residentes en Amberes en el último tercio del siglo XVI. Por el contrario, son más baratos los seguros de las de la ruta Burdeos-Amberes. Quizás la amplitud del mercado burgalés de los años sesenta de dicha centuria –antes de la sublevación de los Países Bajos– explique las razones de lo primero, aunque la parquedad de datos de premios en las pólizas de Juan Henríquez impide sacar conclusiones determinantes.

De la misma manera que hacían otros financieros, este gran corredor de seguros contrató en esos dos años 18 pólizas de reaseguro, que al igual que ocurre en los contratos burgaleses se hicieron por un elevado interés. Así Juan de Narria reaseguró su cargamento, que iba de Canarias a Amberes, por el 50 %. También, se dedicó al ramo del seguro de vida, con 24 pólizas por valor de 2.858 libras, 6 sueldos y 2 dineros. Al igual que encontramos en Burgos y de

acuerdo a lo que estipulaban las Ordenanzas del Consulado de la Nación española en Brujas de 1568, no estamos ante un seguro de capitalización, sino ante un seguro de daños, un seguro de indemnización en caso de muerte, donde los beneficiarios pueden ser los asegurados o sus herederos. Situación comprensible en las pólizas en las que el riesgo de muerte es de eclesiásticos, donde su defunción supone la pérdida de la renta aneja al cargo, privándoles de percibir dichos ingresos. Incluso nos encontramos que dos de estos contratos son de reaseguro de vida, los que firmaron Vicencio Balbani y Alonso de Palma, muy posiblemente para asegurar el cobro de una deuda en el caso de que muriera el beneficiario del crédito. El resto de contratantes son miembros de la amplia colonia mercantil castellana e italiana residente en Amberes, que cubre los riesgos de muerte de personas muy variadas, en unos casos sobre sí mismas y en otros sobre terceras personas. Así aparece Lope del Campo asegurando la vida del canónigo Mújica por 40 libras y Juan de Aranda 50 libras sobre la vida de la viuda Ana. Pero lo más frecuente son procedimientos para tener garantizado el cobro de deudas entrecruzadas entre miembros de las comunidades mercantiles: Carlo Francisqui, Paulo Azarino, Daniel de Brun, Aniel Balbani, Carlo Francisqui, Felipe Mourmans, Antonio Lanpimano, Pedro de Orozco, Alberto Pinelo, Josep y Paulo de Orea, Francisco de Soria, Gaspar de Castro, Jacomo Balorano, Nicolás Pietres, Rogier Tasis, etc. El caso más peculiar es el de Daniel Adrianse, vecino de Vlissingen, que el 28 de julio de 1563 aseguró su vida por 150 libras, ya que salía a pescar. Estos seguros se contrataron por 3 y 5 meses, aunque la mayoría lo fue por un año.

TERCERA PARTE

COMERCIO Y NAVEGACIÓN
EN LA ÉPOCA DE FELIPE II: BURGOS,
GRAN BOLSA INTERNACIONAL
DE CONTRATACIÓN DE SEGUROS

La segunda mitad del siglo XVI es la época en la que podemos conocer mejor el comercio y la navegación española, ya que la información de que disponemos acerca de los seguros marítimos es enorme. Contamos con los datos que nos aportan los documentos de mercaderes y aseguradores particulares, que se han conservado en diversos libros de cuentas. Así, los de aseguradores castellanos asentados en el extranjero: la compañía de Pedro de Quintanadueñas de Ruan-Amberes, la del vitoriano Martín de Isunza de Amberes, Pedro de San Vicente de Brujas, la de Bautista Esteban de Burgos de Florencia y la de los las dos ramas de los Astudillo de Burgos y de Florencia. Igualmente, de algunos operadores residentes en España: las compañías burgalesas de Miguel y García de Salamanca¹; de los aseguradores Luis de Salamanca y Alonso de Arlanzón; la de Bartolomé Borrat de Perpiñán; la de los Santo Domingo; la de herederos de Bernardino de Vallejo y Ventura del Castillo; más algunos datos de la contabilidad de Simón Ruiz. Pero la gran masa documental, como se señaló en el capítulo de fuentes, son los 11 gruesos libros, que transcriben las copias de 10.396 pólizas, que se han conservado en el archivo de la Diputación Provincial de Burgos. De todas ellas 10.212 son contratos de seguros marítimos. Inscritos entre los años 1565 y 1619, aunque su mayor parte abarcan de 1565 a 1586 y, especialmente, los años 1565-1573. Sin duda son una de las mayores y mejores fuentes documentales que se han conservado en Europa para siglo XVI: un auténtico tesoro. Pero, al mismo tiempo, contamos con otros datos económicos para cuantificar el volumen de los seguros contratados en Burgos durante esta segunda mitad del siglo XVI, tanto a partir de la contabilidad del consulado como de sus libros judiciales. Todos estos materiales permiten retratar un panorama muy completo del comercio y la navegación en dichos años.

Indudablemente, la información contenida en los datos burgaleses y los de otros agentes castellanos residentes en el extranjero retrata de manera especial el comercio y la navegación hacia y desde España, pero su área de influencia es mayor, ya que aparecen rutas que van desde el mar Báltico hasta el

¹ GONZÁLEZ FERRANDO, J. M., *Los libros de cuentas (1545-1574) de la familia Salamanca, mercaderes e hidalgos burgaleses del siglo XVI*. Burgos, 2010.

Mediterráneo, pasando por América, África y la India. Muchos de estos viajes no se refieren al comercio español, lo que revela la capacidad de atracción de Burgos para los comerciantes europeos como plaza donde asegurar sus viajes. Tal hecho corrobora que dicha bolsa financiera fuera en el siglo XVI el mayor lugar de contratación de seguros de toda la Península Ibérica y una de los principales centros aseguradores de toda Europa, con una presencia comparable a la de Amberes o a la de determinados puertos italianos. En Lisboa, Oporto, Bilbao, Sevilla, Barcelona o Mallorca se aseguraron también en esos años barcos y cargamentos, pero su número fue sensiblemente menor. Tal hecho llama la atención, ya que estamos ante una ciudad que se encuentra a más de cien kilómetros de la costa. Su éxito reside, pues, no en su localización geográfica sino en la habilidad de sus agentes para reclutar dinero con el que cubrir los riesgos, su poder para garantizar los derechos de propiedad en caso de siniestro y en controlar los flujos de información económica para poder calcular el precio de los seguros. Estas razones desaparecieron a finales del siglo XVI y con ello el declive de Burgos como plaza aseguradora, que pasó a Madrid y, sobre todo, a Ámsterdam, y más tarde a Londres.

En esta parte del libro analizaré la información que nos aportan los diversos componentes del contrato del seguro marítimo en España en la segunda mitad del siglo XVI: el mercado y el volumen de negociación, los barcos, las rutas, los objetos asegurados, los asegurados, los capitalistas aseguradores y las variables en el precio del seguro. A partir de dichos apartados intentaré mostrar el rico y variado mundo del comercio y la navegación en la época de Felipe II, con su momento de auge hasta la década de los años 1580, para asistir posteriormente a su decadencia. Fenómenos que hemos de juxtaponer a otros análisis que en historia económica se han hecho sobre otros sectores.

1. EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS EN LA ÉPOCA DE FELIPE II

Como he venido señalando, los mercaderes y financieros burgaleses hicieron que, durante el siglo XVI, dicha ciudad, bajo el amparo de su consulado, fuera la gran bolsa de contratación de seguros marítimos, reaseguros y seguros de vida de toda España, Portugal y América, extendiendo, incluso, su ámbito de actuación a otros mares y rutas. Como he anticipado, varias son las razones de tal fenómeno: se tenía una larga experiencia en el mundo comercial y financiero; había suficientes capitales para cubrir los riesgos de los seguros; y se contaba con una serie de agentes (mercaderes, factores, corredores, comisionistas, etc.) repartidos por todo el mundo, que informaban de la peligrosidad de las rutas, de las características de los barcos y de las cargas, del cumplimiento de las pólizas y, en caso de siniestro, acerca de cómo

recuperar los mercancías afectadas y pagar a los asegurados. A ello se suma una legislación mercantil que daba garantías a los asegurados y aseguradores. Fruto de ello son la realización de un modelo de póliza en 1509, regulada y normativizada en 1514; las Ordenanzas Generales de 1538; la nueva fórmula de póliza de 1546; el código de seguros del Consulado de Castilla en Brujas de 1569; y las Ordenanzas Generales del Consulado de 1572². En consecuencia, no solo 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 las partes y nacionalidades del mundo. Pero había otro hecho importante, Burgos, al ser el centro más importante de la red comercial castellana, era uno de los puntos de intercambio de información económica más importantes 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. Esta situación se mantuvo hasta finales de la centuria, donde la crisis del sistema de colonias y consulados creado por los mercaderes castellanos se hundió totalmente. Todo ello explica las razones de la conversión de dicha plaza en una de las principales bolsas de seguros de Europa en el siglo XVI, comparable e, incluso, superior a otras plazas italianas, francesas o inglesas.

En tal frenética actividad participaban tanto la oligarquía mercantil castellana, bien como aseguradores, corredores de seguros, intermediarios o contratantes, como una parte importante de la acomodada sociedad burgalesa, que colocaba sus capitales para cubrir los riesgos. No es extraño, pues, que el propio consulado de Burgos viera en la actividad aseguradora una posible base donde poder recaudar nuevos impuestos, que mejoraran su maltrecha salud económica. Ésta estaba fuertemente dañada por el incremento de sus gastos (salarios, letrados, conservación y reparación de caminos, limosnas, portes de cartas, regalos, misas, etc.) y, sobre todo, por préstamos –más o menos forzosos– al monarca, junto con los derivados de organizar las diversas flotas de la lana, que ahora debían de ir fuertemente armadas.

Como indiqué en el apartado de la normativa de los seguros, la institución consular velaba y regulaba todo lo referente a la práctica de los seguros estableciendo que solo se pudieran hacer mediante la póliza oficial y fijando que todos los contratos debían de registrarse ante los escribanos del consulado, que cobraban un real por cada 100 ducados asegurados. Sin embargo, no sabemos si esta normativa venía haciéndose desde la Ordenanzas de 1534, ya que no se han conservado ningún registro anterior a 1565. Tampoco hay constancia de ello en los libros de contabilidad de la institución consular, donde en sus asientos de

² Ver el capítulo de la normativa y la práctica sobre los seguros marítimos en el siglo XVI.

ingresos (aranceles cobrados por la entrada y salida de mercancías en Castilla, Brujas, Nantes, Florencia, Ruan, repartimientos, limosnas, impuestos especiales, multas, etc.) no hay cuentas de entradas por el concepto de algún impuesto sobre el negocio de los seguros antes de la citada fecha. Como tampoco he encontrado referencias a *averías de los cambios*, que parece se instituyeron en 1572³.

Lo que parece claro es que en 1564 o en 1565 se implantó un nuevo impuesto sobre los seguros que se contrataban ante el consulado, *la avería de los seguros* o *avería de los riesgos*. Consistía en 16 maravedíes por cada 100 ducados, que debían de pagar a medias el asegurado y el asegurador. La contabilidad de la institución consular registra los ingresos que se recaudaron por tal concepto desde la feria de mayo de 1565 hasta la de junio de 1588⁴. En dichas cuentas se anotó lo que cada uno de los corredores pagó por dicho concepto en cada uno de estos años/ferias, aunque no es raro que en algunos casos se pagaran las cantidades atrasadas de años anteriores. Sumas que no pueden desglosarse, ya que no están especificadas por anualidades⁵. Hecho que dificulta el cálculo exacto de la actividad aseguradora, pero que sí que nos refleja la tendencia coyuntural, especialmente en las décadas de 1560-1570, donde las cuentas son más precisas. Por otro lado, la fiabilidad de las cifras de los impuestos cobrados sobre los seguros es alta, ya que debemos de tener en cuenta que eran los propios escribanos del consulado los más interesados en cobrar dicho impuesto, junto con sus propios emolumentos. Ello no quita para que, como se ha señalado anteriormente, se contrataran seguros sin póliza o «en fiança». El pago de dicho tributo lo efectuaban directamente los corredores de seguros a los tesoreros consulares, aunque durante los años 1568-70 se hizo a través de los banqueros Juan de Ortega y Juan de Miranda, y en 1571 y 1578 de Andrés de Écija.

A partir de las cifras recaudadas por dicho impuesto, tomadas de los libros de contabilidad de la institución consular⁶, podemos reconstruir la actividad aseguradora que se efectuó en Burgos entre los años 1565 y 1588 (CUADRO 17).

³ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El consulado de Burgos...* pp. 129-146.

⁴ ADPB. Consulado. Libros 14, 15, 16, 19 y 39.

⁵ Situación, por otro lado, frecuente en muchas de las cuentas de la contabilidad por partida doble que llevaba el propio consulado de Burgos.

⁶ He contabilizado los ingresos según el año donde se contrataron las pólizas de seguros, aunque su percepción por el consulado se produjo, por lo general, al año siguiente.

CUADRO 17
INGRESOS DE LA AVERÍA DE SEGUROS DEL CONSULADO DE BURGOS

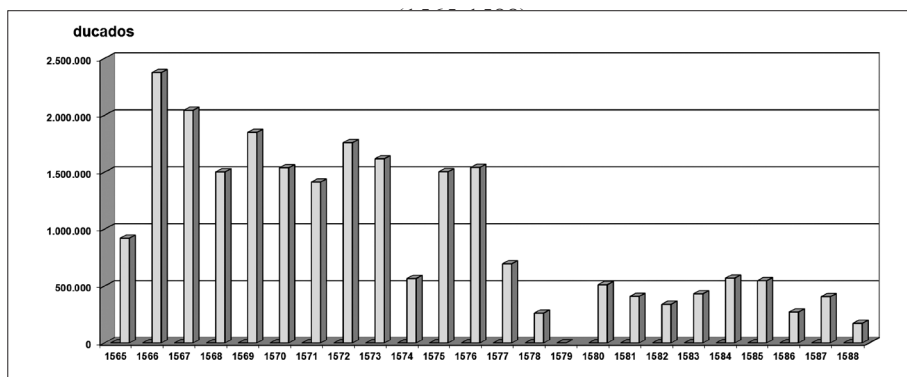
Años	Ingresos (maravedíes)	Sumas aseguradas (ducados)
1565	147.283	920.518,75
1566	380.128	2.375.800,00
1567	327.090	2.044.312,50
1568	240.503	1.503.143,75
1569	295.969	1.849.806,25
1570	246.282	1.539.262,50
1571	226.173	1.413.581,25
1572	281.557	1.759.731,25
1573	258.954	1.618.462,50
1574	90.630	566.437,50
1575	240.697	1.504.356,25
1576	246.797	1.542.481,25
1577	111.342	695.887,50
1578	42.010	262.562,50
1579		
1580	81.959	512.243,75
1581	65.545	409.656,25
1582	54.431	340.193,75
1583	69.169	432.306,25
1584	91.211	570.068,75
1585	87.573	547.331,25
1586	43.550	272.187,50
1587	65.065	406.656,25
1588	27.658	172.862,50

Como se puede apreciar (GRÁFICO 1), el periodo de mayor actividad de Burgos como gran bolsa de seguros fue entre 1565 y 1576, y luego decayó bruscamente. Hecho que me lleva a afirmar, aunque no disponemos de cifras, que el periodo de mayor apogeo de Burgos, tanto del consulado como de sus mercados, en el negocio internacional de los seguros fue entre ca. 1525 y ca. 1576. Por otra parte, coincide con la evolución del comercio internacional burgalés⁷.

⁷ CASADO ALONSO, H., «El comercio internacional burgalés...».

Simultáneamente, he cotejado estas cifras con las que aportan las 10.396 pólizas existentes en los libros de registro del consulado, apreciándose que en los años 1569 y 1570 se han conservado la casi totalidad de las contratadas, mientras que en el resto de años sólo han subsistido la mitad y en algunos momentos, como en 1568, exclusivamente el 20 %. Todos estos contrastes permiten hacer una buena radiografía del mercado de seguros de Burgos. Sin embargo, este debió de ser mayor, ya que también cabe la posibilidad de fraude fiscal o que se firmaran seguros sin póliza, tal como reflejan algunos asientos contables de compañías mercantiles castellanas.

GRÁFICO 1
EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS



Los años de 1565 a 1577 fueron de gran actividad en el negocio asegurador. Se contrataron pólizas por una media superior al millón y medio de ducados anuales. Aunque el volumen asegurado variaba en cada contrato, podemos decir que esto supondría que se firmaron una media de 900 pólizas al año. Cifra que nos indica por sí sola el peso de Burgos como gran bolsa de contratación de seguros a nivel internacional. Que conozcamos, salvo algunas plazas italianas, como Génova o Livorno, o Amberes, no hubo en Europa otra plaza con mayor volumen de actividad en este negocio durante el siglo XVI⁸.

Tal hecho es, pues, un buen reflejo del volumen y de la importancia del comercio castellano en esos momentos, tanto en sus vertientes atlánticas, mediterráneas o americanas. Pero también nos indica la atracción financiera que representaba Burgos, pues gran parte de los seguros contratados por los portugueses se

⁸ Como he señalado anteriormente, Juan Henriquez, quizás el mayor corredor de seguros de Amberes en los años 1562 y 1563 medió en 1.780 pólizas. Cifra superior a la de Burgos, pero hay que tener en cuenta que la ciudad brabanzona era en ese momento el centro financiero de Europa.

firmaron aquí, a los que hay que sumar muchos otros realizados por franceses, italianos o flamencos. Ello supuso un flujo de dinero procedente de fuera de España que ha de tenerse en cuenta al calcular la balanza de pagos de la economía castellana del siglo XVI, cuestión que no ha sido tenido en cuenta por la historiografía. El volumen del comercio asegurado supera anualmente el millón y medio de ducados, lo que indica su protagonismo en el PIB de Castilla en esos años y, también, el dinamismo del sector terciario en la economía de la Península Ibérica, superior al de otras regiones europeas. Pero, de la misma manera, las cifras de ducados asegurados en estos años sesenta y setenta fueron tan importantes o más que las que movía la propia hacienda monárquica. Peso que hemos de retrotraer también para los periodos anteriores, carentes de documentación, donde hay constancias indirectas de una fuerte actividad aseguradora.

En toda esta serie de años, aunque hubo variaciones anuales, hay que destacar lo acontecido en la feria de noviembre de 1574, donde se pagaron muy pocos seguros debido a una fuerte contracción del mercado asegurador. Dos hechos nos explican tal fenómeno. Por una parte, las noticias alarmantes acerca de la toma de la flota de la lana en Middelburg por los sublevados zelandeses en febrero de 1574, que vino a sumarse a los continuos ataques piráticos en el Canal de la Mancha y las costas próximas a los Países Bajos⁹. Por otro lado, estamos ante los acontecimientos que conducirán a la bancarrota de Felipe II de 1575, que produjo una gran crisis en el mercado de capitales, quiebras de banqueros y comerciantes, desórdenes en los pagos de las ferias y, en consecuencia, temores entre los posibles capitalistas para hacer frente a los riesgos inherentes en los seguros marítimos¹⁰.

La actividad aseguradora se recuperó en los años 1575 y 1576, pero fue de corta duración. Desde el año 1578 hasta 1588 observamos la continua e imparable decadencia de la actividad del mercado de seguros de Burgos. Cada vez se contratan menos seguros, ya que el comercio y la navegación española entraron en decadencia. Aunque no se produjo en todos los mares, sí que fue evidente en uno de sus principales itinerarios, el que unía las costas cantábricas con los Países Bajos y el norte de Francia. Dichas rutas eran cada vez más inseguras, por lo que, como veremos luego, el precio de los seguros se incrementó, aumentando los costes del comercio. Por otro lado, la sublevación de dichos

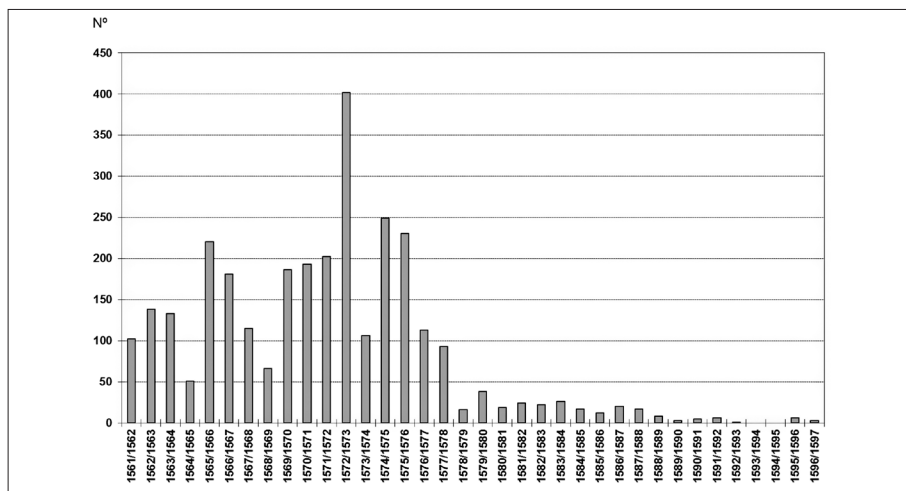
⁹ PHILLIPS, W. D. y PHILLIPS, C. R., «Spanish Wool and Dutch rebels...».

¹⁰ CARLOS MORALES, C. J. de, *Felipe II: el imperio en bancarrota*, Madrid, 2008; ÁLVAREZ NOGAL, C., «Los bancos públicos de Castilla y el decreto de 1575», *Cuadernos de Historia Moderna*, 42, 2, 2017, pp. 527-551. ÁLVAREZ NOGAL, C. y CHAMLEY, Ch., «La crisis financiera de Castilla en 1575-1577: fiscalidad y estrategia», *Revista de la Economía y de la Empresa*, VII, 2013, pp. 187-211. ÁLVAREZ NOGAL, C. y CHAMLEY, Ch., «Philip II against the Cortes and the credit freeze of 1575-1577», *Revista de historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 34, 2016, pp. 351-382. ÁLVAREZ NOGAL, C. y CHAMLEY, Ch., «Refinancing short-term debt with a fixed monthly interest rate into funded juros under Philip II: an asiento with the Maluenda brothers», *Economic History Review*, 71, 4, 2018, pp. 1100-1117. DRELICHMAN, M. y VOTH, H. J., *Lending to the Borrower from Hell*, Princeton, 2014.

territorios arruinó los centros textiles que se abastecían de la lana castellana. A ello hay que unir cambios en los gustos y las modas en los paños, prefiriendo los más ligeros, obtenidos con otras lanas de menos calidad y más baratas; los problemas acaecidos en los mercados hanseáticos, receptores de paños hechos con las lanas merinas castellanas; la competencia los centros textiles holandeses e ingleses; las continuas guerras; y, como colofón, el resquebrajamiento de la red de colonias mercantiles castellanas en Francia y Bélgica, muy afectadas por los conflictos religiosos¹¹.

La evolución del mercado de seguros burgaleses y, por extensión, del comercio peninsular se puede comprobar también, aunque de manera indirecta, mediante el análisis de las sentencias que dictó el consulado en materia de seguros. Como he señalado en su apartado correspondiente, cuando se produce un siniestro, con pérdida parcial o total de la cosa asegurada, el asegurado, bien personalmente o a través de su mediador, acudía al consulado a solicitar la cantidad de ducados asegurados. Una vez comprobadas las pruebas documentales exigidas, el prior y cónsules estimaban si la demanda era correcta y dictaba sentencia en este sentido. Tales sentencias se recogían en un libro del que se ha conservado el correspondiente a los años 1561-1597, donde se aporta información acerca de 3.023 sentencias, con una somera descripción de la póliza y de la ruta¹². La información está reflejada en el GRÁFICO 2.

GRÁFICO 2
SENTENCIAS DE PLEITOS DE SEGUROS DICTADAS
POR EL CONSULADO DE BURGOS



¹¹ CASADO ALONSO, H., *El triunfo de Mercurio...*.

¹² ADPB. Consulado. Libro 35.

Como podemos ver, la actividad judicial del consulado de Burgos concuerda con los datos que disponemos sobre la evolución del mercado de seguros en dicha plaza, que reflejan las citadas cuentas de las averías. Los años comprendidos entre 1561 y 1577 son los de más pleitos, fruto de elevado número de pólizas contratadas en dichos momentos. Así pues, a una mayor actividad en la navegación y en el comercio internacional corresponde una más elevada litigiosidad, como resultado del mayor número de viajes y, en consecuencia, posibles naufragios o daños en las cargas. No es extraño, en consecuencia, lo que se aprecia en los difíciles momentos de 1572-1573, 1574-1575 y 1575-1576, donde las guerras y la piratería hicieron disparar el número de demandas y los consiguientes desembolsos, que superaron incluso los 275.000 ducados en 1572-1573. Pero lo que es más revelador es el hecho que, a partir de 1577-1578 la actividad judicial de la institución consular decae bruscamente. Tal declive responde a dos factores: una caída del comercio internacional castellano y el hecho que Burgos dejara de ser la bolsa de seguros más importante de España y una de las principales de Europa. Tanto mercaderes y dueños de barcos, como capitalistas, recurren a partir de entonces a otras plazas que ofrecían mejores condiciones, más un mayor número de capitalistas dispuestos a invertir en seguros y, sobre todo, más seguridad en el cobro de los daños.

Como he dicho antes, la industria aseguradora fue uno de los factores de enriquecimiento de la economía española, al provocar la entrada de capitales de mercaderes y dueños de barcos extranjeros con el fin de negociar sus seguros. Ello generó unos flujos financieros, claramente favorables para Castilla. Sin embargo, a partir de la década de 1580 el lugar de contratación para los barcos y mercancías relacionadas con el comercio español se desplaza fuera del país: Ámsterdam, Londres, Hamburgo, Ruan, Génova, Livorno, etc.¹³. Las plazas nacionales, como Bilbao, Mallorca o Madrid, a mi entender, fueron mercados de seguros de tipo local, muy lejos del carácter internacional que tuvo Burgos hasta el último cuarto del siglo XVI. Esta situación en muchos aspectos se prolonga hasta la actualidad, donde España apenas cuenta con muy pocas compañías aseguradoras de capital nacional.

2. LOS BARCOS

Para analizar los datos de los barcos citados en las 10.396 pólizas de seguros registradas en Burgos, he procedido previamente a individualizar cada una de las informaciones referidas a las naves, filtrando los datos ateniéndome

¹³ SPUFFORD, P., «From Genoa to London: the Places of Insurance in Europe», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*. New York, 2016, pp. 271-297.

a los siguientes datos: nombre de la embarcación, tipología, su localidad –si se indica–, nombre del maestro y su vecindad, el itinerario y su fecha. Incluso, en determinadas pólizas, especialmente en los seguros sobre el casco de los barcos y en las expediciones de la Carrera de Indias, se indica, también, los nombres de los dueños y de los capitanes. Generalmente en cada póliza se cita una nave, aunque no es raro encontrarnos con un seguro de mercancías cargadas en varias naves. Lo habitual era que cada asegurado contratara un seguro diferente e individualizado sobre sus propias mercancías, aunque vayan en el mismo barco que las de sus colegas. Eso hace que sobre un mismo viaje y un mismo barco haya varias pólizas simultáneas. Igualmente, salvo en las pólizas que contrató la propia institución consular para asegurar «la flota de la lana» y «la flota de la ropa», no hay seguros colectivos.

El objetivo, pues, del filtro que he realizado es para evitar duplicidades, ya que, como veremos en otro apartado, el número de expediciones es mayor que el de barcos registrados, ya que un barco hace un viaje en tal ruta, meses después en otra –no necesariamente en la anterior– y así sucesivamente hasta completar su ciclo vital. Igual ocurre en cargamentos distintos en pólizas diferentes, pero sobre las mismas naves. Esta tarea requiere una laboriosa y tediosa selección, ya que hay que individualizar cada una de las embarcaciones, pues las denominaciones de las naves, de los maestros y de los puertos es en bastantes casos de difícil lectura en términos actuales. El resultado ha sido la individualización de 3.731 naves. De ellas 2.874 están plenamente identificadas en los registros consulares, mientras que en los 857 barcos restantes he aportado una posible localización de su origen, ateniéndome al nombre de la nave, maestro y la ruta empleada, ya que en la póliza no se indica ningún dato geográfico de su origen (Ver APÉNDICE 2).

Sin embargo, mi selección no evita problemas de posibles duplicidades. Cuando tenemos información de una póliza donde se habla del mismo barco y maestro, he considerado que era una misma nave, incluso aunque fueran diferentes sus rutas y sus fechas¹⁴. El problema surge cuando se citan naves con el mismo nombre, pero con otros maestros y de localidades diferentes. En este caso he considerado que eran barcos distintos. Igual he hecho cuando se cita el mismo maestro e idéntica vecindad, pero al mando de naves de diferentes nombres. Es posible que un barco modificara su nombre al cambiar de dueño o para evadirse de posibles conflictos, pero lo desconozco. Sin duda, reconozco que mi selección puede comportar posibles errores y duplicidades. Existe la eventualidad que un maestro haya cambiado de barco de una expedición a otra, al igual

¹⁴ Salvo en el caso de algunas naves de Ragusa, donde, a pesar de conservar el mismo nombre, se dice si eran la vieja o la nueva.

que se hubiera cambiado el nombre del barco en un momento o que este apareciera luego matriculado en otro puerto. Pero con los datos de que disponemos es materialmente imposible poder desechar tal o cual barco por estar repetidos. Sin embargo, a falta de más información, creo que podemos decir que la flota citada en las pólizas de seguros marítimos registradas en Burgos supera las 3.000 embarcaciones. Cifra que nos da una idea de la intensa actividad naval que hubo en torno a la Península Ibérica en la segunda mitad del siglo XVI.

La procedencia geográfica de los barcos que transportaron mercancías aseguradas en Burgos durante la época de Felipe II es enorme y abarca todos los puertos y mares. La he resumido en el siguiente CUADRO 18.

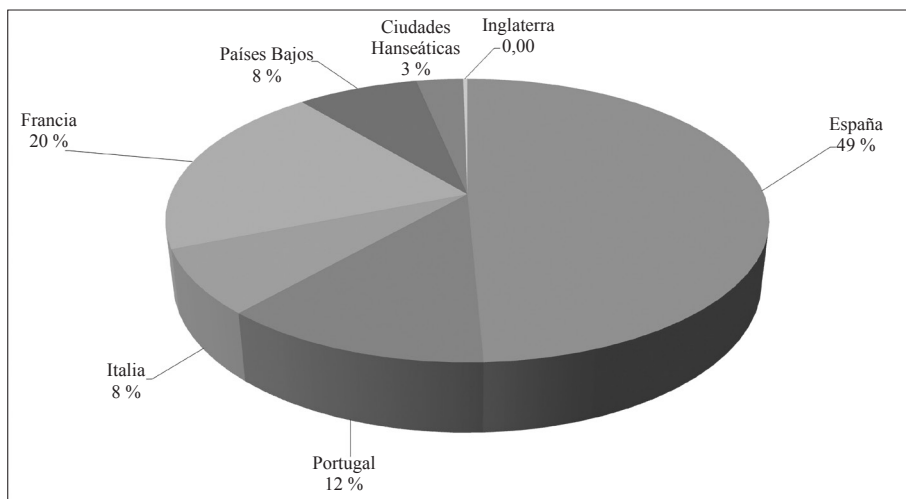
CUADRO 18

LOCALIDADES DE LOS BARCOS SEGÚN NOMBRE, MAESTRE E ITINERARIO

Identificados plenamente		
España	1.344	
Portugal	379	
Italia	263	
Francia	628	
Países Bajos	169	
Ciudades Hanseáticas	81	
Inglaterra	10	
TOTAL		2.874

Identificación dudosa		
España	495	
Francia	121	
Países Bajos	120	
Portugal	78	
Ciudades Hanseáticas	31	
Italia	12	
Inglaterra		
		857
TOTAL		3.731

GRÁFICO 3
PROCEDENCIA DE LOS BARCOS CITADOS
EN LOS SEGUROS MARÍTIMOS DE BURGOS



Como se puede observar en el cuadro y en el GRÁFICO 3, la mayor parte de la flota asegurada en Burgos fue española en un 49 %, seguido de la francesa con el 20 %, la portuguesa con el 12 % y la de los Países Bajos e Italia con el 8 %. Representación testimonial es, por el contrario, la de las ciudades hanseáticas e Inglaterra¹⁵. Pero si prescindimos de las sumas totales y bajamos a los detalles, analizando los datos de cada una de las localidades de donde era el barco y/o el maestro, vemos que las naves eran de 236 localidades diferentes (CUADRO 19). En suma, estamos ante un panorama de la navegación y de la construcción naval muy completo y mayor que el que aportan otros estudios existentes hoy día. En virtud de dichos datos, se puede establecer que tanto en la Península Ibérica, como en otros territorios europeos, había una flota naval más numerosa de lo que en un principio se había pensado. Razonamiento que es extensible al número de localidades de donde eran dichos barcos.

¹⁵ En este último caso tal débil presencia británica debe de atribuirse a los conflictos bélicos entre Felipe II e Inglaterra en esos años.

CUADRO 19
LOCALIDADES DE LOS BARCOS IDENTIFICADOS

BARCOS ESPAÑOLES			
Cantabria	Laredo	134	312
	Castro Urdiales	100	
	Santander	52	
	Colindres	1	
	Isla	4	
	Noja	2	
	Quejo	7	
	Santoña	10	
	Ampuero	1	
	San Martín de Ontón	1	
País vasco español	Bilbao	129	
	Baracaldo	2	
	Portugalete	115	
	San Julián de Muzquiz	16	
	Somorrostro	5	
	Santurce	4	
	Deusto	13	
	Bermeo	5	
	Marquina	3	
	Plencia	1	
	Lequeitio	19	
	Ondárroa	21	
	Motrico	43	
	Deva	90	
	Zumaya	34	
	Zarauz	3	
	Guetaria	4	
	Orio	11	
	San Sebastián	72	
	Pasajes	43	
	Rentería	32	

BARCOS ESPAÑOLES			
País vasco español	Lezo	31	753
	Irún	7	
	Fuenterrabía	50	
Asturias	Tapia de Casariego	1	15
	Asturias (genérico)	1	
	Avilés	4	
	Llanes	3	
	Sabugo	3	
	Lastres	2	
	Puntal del Mero	1	
Galicia	Muros	37	83
	Pontevedra	23	
	La Coruña	3	
	Redondela	1	
	Vigo	2	
	Noya	2	
	Cangas de Morrazo	3	
	Isla de Galicia	1	
	Ribadeo	2	
	Corcubión	1	
	Bayona	8	
Andalucía	Ayamonte	4	131
	Cartaya	1	
	Puerto de Santa María	1	
	Cádiz	14	
	Sevilla	108	
	Gibraltar	2	
	Málaga	1	
América española	Jamaica	1	3
	Santo Domingo	2	
Valencia	Denia	7	11
	Valencia	3	
	Vinaroz	1	

BARCOS ESPAÑOLES			
Baleares	Mallorca	2	2
Cataluña	Cataluña (genérico)	13	
	Canet de Mar	3	
	Arenys	4	
	Blanes	4	
	Calella	2	
	Pineda de Mar	2	
	Sitges	1	
	Malgrat	1	
	Barcelona	1	
	Figueras	1	
	Colliure	1	
	Sant Feliu	1	
			34
			1.344

BARCOS DE PORTUGAL			
	Oporto y "Douro"	90	
	Leça	17	
	Matosinhos	17	
	Aveiro	19	
	Azurara	11	
	Vila do Conde	38	
	Buarcos	6	
	Esposende	13	
	Lisboa	16	
	Viana do Castelo	65	
	Flota de la India	62	
	Caminha	2	
	Faial	1	
	Lagos	5	
	Atouguia	4	
	Mondego	1	
	Povoa de Varzim	3	

BARCOS DE PORTUGAL			
	Redondos	1	379
	Seixes	1	
	Sesimbra	1	
	Setubal	1	
	Verride	1	
	Vilanova de Portimao	1	
	Madeira	2	
	Portugal (genérico)	1	

BARCOS DE ITALIA			
	Ragusa	137	263
	Génova	92	
	Venecia	15	
	Nápoles	5	
	Florenzia	6	
	Pisa	1	
	Creta	2	
	Quíos	1	
	Niza	1	
	Loreto	1	
	Luque	1	
	Arasi	1	

BARCOS DE FRANCIA			
País vasco francés	Bayonne	24	165
	San Juan de Luz	74	
	Ciboure	55	
	Hendaya	1	
	Capbreton	11	
Gironde	Arvet	3	
	Bentude	1	
	Burdeos	5	
	La Tremblade	1	

BARCOS DE FRANCIA			
Gironde	Langoiran	1	40
	Marennes	4	
	Merchers	13	
	Royan	1	
	Saint Severin d'Uzet	4	
	Talmont	6	
	Mohart	1	
Charente-Vendée	Les Sables d'Olonne	17	25
	Noirmoutier	1	
	Oleron	2	
	Jard sur Mer	2	
	La Plana?	1	
	Cavaot	1	
	Saint Gilles sur Vie	1	
Bretaña	Aisel	1	
	Audierne	1	
	Bénodet	7	
	Blavet	13	
	Brest	3	
	Bretaña (genérico)	5	
	Darriva?	1	
	Guilvinec	1	
	Huxas	2	
	La Martiniere	2	
	Landerguer	1	
	Landernau	3	
	Lavau	13	
	Le Conquet	8	
	Le Croisic	29	
	Le Pellerin	1	
	Le Pouliguen	24	
	Letur?	1	
	Mèan	2	

BARCOS DE FRANCIA			
Bretaña	Montoir de Brétagne	4	225
	Morbihan	19	
	Morlaix	1	
	Nantes	13	
	Pénerf	1	
	Penmarch	12	
	Pontivy	2	
	Porsal	1	
	Pouldavid	1	
	Quimper	2	
	Rohart	13	
	Roscoff	19	
	Saint Malo	2	
	Saint Pol de Leon	8	
	Vannes	4	
	Frosay	1	
	Saint Lazare (Nantes)	4	
Normandía	Cherburgo	2	141
	Dieppe	16	
	Honfleur	1	
	Le Havre	42	
	Fécamp	41	
	Jumièges	3	
	Quilibeuf sur Seine	4	
	Ruan	20	
	Saint Valery sur Caux	5	
	Marao?	1	
	Entreguet?	1	
	Bliquetuit	1	
	Abreluque?	3	
	Vatteville	1	
Flandes francés	Boulogne	1	
	Calais	4	

BARCOS DE FRANCIA			
Flandes francés	Dunquerque	9	16
	Otroquaulquier?	2	
Mediterráneo francés	Cité de Provence	2	14
	Marsella	6	
	Narbona	4	
	Saint Tropez	2	
Francia genérico		2	2
			628

BARCOS DE LOS PAÍSES BAJOS-BÉLGICA			
	Amberes	31	
	Flandes (genérico)	4	
	Brujas	1	
	Nieuwport	1	
	Dau	1	
	Queling Ubaut	1	
	Establa	1	
	Ubines	1	
	Vlissingen	24	
	Enkhuizen	24	
	Ámsterdam	17	
	Broek in Waterland	19	
	Monnickendam	4	
	Middelburg	5	
	Hoorn	9	
	Medemblick	6	
	Purmerend	2	
	Edam	4	
	Schooven	1	
	Schellinkhout	1	
	Haarlem	1	
	Grootenbroek	2	
	Arnemuiden	1	

BARCOS DE LOS PAÍSES BAJOS-BÉLGICA			
	Zelanda (genérico)	1	169
	Stavoren	2	
	Binie (cerca de Edam)	1	
	Escolen (Sloten?)	1	
	Buikslout	1	
	Leque	1	
	Serenburg	1	

CIUDADES HANSEÁTICAS			
	Hamburgo	43	81
	Lübeck	13	
	Königsberg	2	
	Wismar	3	
	Rostock	1	
	Emdem	8	
	Danzig	5	
	Copenhague	3	
	Estacruz?	1	
	Ropen?	2	

INGLATERRA			
	Inglaterra (genérico)	4	10
	Londres	7	
	Plymouth	1	
	Lynn	1	
	Micfegatel	1	

Se puede decir que no hay puerto o astillero europeo de aquellos años que no esté representado en el compendio de los seguros marítimos burgaleses. Va desde la ciudad de Königsberg en el extremo del Báltico hasta las colonias italianas de Quíos y Creta en el Mediterráneo oriental e, incluso, se suman embarcaciones americanas y de la India.

Nos aparecen ciudades hanseáticas como Hamburgo, Lübeck, Koenigsberg, Wismar, Rostock, Emdem, Danzig y la danesa Copenhague. Generalmente, cubren la ruta entre Amberes con Lisboa, Sanlúcar, Cádiz e, incluso,

alguno se adentra en el Mediterráneo. En Holanda, Zelanda, Frisia, Brabante y Flandes¹⁶ se puede decir que hay embarcaciones de todos los puertos, grandes y pequeños, destacando por su número las urcas de Amberes, Vlissingen, Enkhuizen, Ámsterdam, Broek in Waterland, Hoorn y Medemblick. Eran casi siempre de tamaño pequeño, 100/150 toneles, pero muy manejables para navegar por todo tipo de mares y circunstancias. En los seguros burgaleses aparecen transportando desde la Andalucía atlántica cochinilla, frutos secos, pasas, aceite, aceitunas, jabones, vinos de Lepe, zumaque, o sacas de lana e, incluso, en 1568 un cargamento de reales de plata, asegurado en 5.400 ducados, para los Grillo y Grimaldi de Amberes¹⁷; desde Málaga pasas, sedas, tafetanes y vinos; desde Lisboa grandes cantidades de azúcares, algodones, especias, perlas y pedrerías; incluso se adentran a las islas de Azores para sacar azúcar, algodón y vinos; desde la costa cantábrica y Galicia sus cargamentos son de azúcar, alimentos, grasas de ballena y, especialmente, lana. Sus viajes de ida hacia el sur aparecen menos en las pólizas burgalesas, ya que se aseguraron probablemente en Amberes, pero según las que tenemos constancia sus urcas iban cargadas de paños, ropa, lienzos, cera y cobre. Incluso, en 1610 la nao El León Rojo de Ámsterdam se suma a la flota de la lana que partió de Alicante a Livorno¹⁸.

Los barcos de los puertos de la costa francesa son, después de los españoles los que más nos aparecen. Hecho que no es extraño, ya que uno de los ámbitos de aseguración de Burgos fue el de las rutas entre el norte de España y la fachada atlántica de Francia y los Países Bajos. Así, tenemos una abundante presencia de barcos de los puertos normandos, de la Gironde y de la Charente¹⁹, pero, sobre todo, de Bretaña, desde el estuario del Loira en Nantes hasta el Mont Saint Michel²⁰. Aquí prácticamente nos encontramos con toda la flota de casi todos sus puertos, que lo mismo viaja hacia Holanda que baja hasta Sevilla. Son algunas de las naves que utilizó Andrés Ruiz para remitir sus cargamentos desde Nantes a su hermano Simón²¹. Por lo general, eran embarcaciones de tipo medio, naos, zabras y navíos (100-150 toneles), junto a otras más pequeñas que se utilizaban para los cortos recorridos de cabotaje en el golfo de Vizcaya. Otra cuestión distinta son las naves del País Vasco francés (Bayonne, San Juan de Luz, Ciboure, Hendaya y Capbreton), también muy importantes, pero cuyas características son idénticas a las vascas del otro lado de la frontera.

¹⁶ Tanto los puertos flamencos de las actuales Francia y Bélgica.

¹⁷ ADPB. Consulado. Libro 99, fol. 5.

¹⁸ ADPB. Consulado, Libro 28, fol. 107v.

¹⁹ BOCHACA, M. y SARRAZIN, J. L. (eds.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*. Rennes, 2007, pp. 15-117.

²⁰ TANGUY, J., *Le commerce du Port de Nantes au milieu du XVI^e siècle*. Paris, 1956, pp. 15-20.

²¹ LAPEYRE, H., *Una familia de mercaderes...*, pp. 186-187.

Las características de la flota francesa (bretona y normanda) son su versatilidad y pluriempleabilidad, ya que vemos que sus naves transportaban todo tipo de mercancías haciendo las funciones de intermediación con todo tipo de comerciantes y mercados. Desde Sevilla, Sanlúcar y Cádiz parten con cochinilla, aceites, sacas de lana, frutos secos, cueros, vinos, alumbres, azúcar, etc. Con destino a Amberes, Ruan, Le Havre y Nantes. Once barcos bajaron hasta Motril, Málaga y Cartagena para cargar, respectivamente, con azúcar; pasas, almendras, alcaparras, vinos; y alumbres de Mazarrón. Por su parte, la nave la Triela de Bénodet cargó en Palos vinos con destino a Bristol²². Otras veces parten de Lisboa, Oporto, Viana do Castelo y Azores con azúcar, pimienta, especias, algodón, palo brasil, almizcle, aceites y otros productos exóticos para Nantes, Ruan o Amberes. Desde Galicia y la costa cantábrica se repite el mismo modelo que el de los barcos flamencos: numerosas exportaciones de hierro, azúcares, grasas de ballena, peletería y sacas de lana. A ellas hay que sumar las salidas de monedas de plata, con permiso o sin permiso real, con destino a Nantes y Ruan²³. El tráfico de naves con pasteles, vinos y otros productos, entre Burdeos con el norte aparece también en la documentación burgalesa. En sentido contrario las naves normandas, bretonas, de Burdeos y La Rochela van fundamentalmente hacia los puertos del norte de España, de Portugal y de Sevilla con enormes cantidades de lienzos de Ruan y de Bretaña, a los que añaden papel, cera alemana, peines, cardas y pasteles de Toulouse. Igualmente, resultan curiosos los cargamentos de cáñamo y alquitrán de varios barcos desde Burdeos con destino a La Coruña²⁴. En el mediterráneo es el tráfico de pasteles entre Narbona y Valencia. En suma, es el comercio practicado por la compañía Ruiz o el que denominan las fuentes bretonas como la Compañía del Salvoconducto de Nantes, estudiadas por mí en anteriores trabajos²⁵.

²² El 29 de diciembre de 1572 Mr. De Gurgos y Adán Francisco, español, residentes en Burdeos aseguraron por 500 ducados un cargamento de vinos desde Palos hasta Bristol en el barco la Triela de Bénodet (ADPB. Consulado. Libro 44, fol. 384).

²³ En 1569 partieron desde Bilbao a Nantes con diversas mercancías, entre las que estaban reales de plata las siguientes naves: La francesa de Rohart, la Janeta de La Plena, La francesa de Lavau, La Hermina de Le Croissic, el Jaques de Le Péllerin, La Buenaventura de Le Pouliguen, La Janeta de Le Pouliguen, La Crescente de Le Pouliguen, El Juan de Nantes y la Buenaventura de Rohart. En 1570 la Real de Saint Lazare de Bayonne a Nantes. En 1571 la Juliana de Le Pouliguen. En 1591 el Santo Crucifijo de Le Havre de Bilbao a Ruan. En 1592 el Sacre de Nantes de Bilbao a Nantes. Los envíos de reales de plata a Ruan fueron protagonizados en 1591 y 1592 por Juan de Alvear Salazar y García del Peso.

²⁴ Estos cargamentos fueron contratados entre 1568 y 1572 por el comerciante portugués, residente en Burdeos, Adán Francisco, bien sólo o en sociedad con los portugueses Lope de Mena y Simón Rodrigues.

²⁵ LAPEYRE, H., *Una familia de mercaderes...* CASADO ALONSO, H., «La Bretagne dans le commerce...». CASADO ALONSO, H., «Le commerce des «marchandises de Bretagne» avec l'Espagne...». Las cuentas se encuentran en el ARCHIVES MUNICIPALES DE NANTES (AMN), HH 189 y 190.

Sin embargo, si nos adentramos en el golfo de Vizcaya es cuando aparece un enorme enjambre de embarcaciones, tanto de altura como de cabotaje. Las del País Vasco francés (Bayonne, San Juan de Luz, Ciboure, Hendaya y Capbreton) con 165 naves conocidas, las de País Vasco español (Bilbao, Baracaldo, Portugalete, San Julián de Muzquiz, Somorrostro, Santurce, Deusto, Bermeo, Marquina, Plencia, Lequeitio, Ondárroa, Motrico, Deva, Zumaya, Zarauz, Guetaria, Orio, San Sebastián, Pasajes, Rentería, Lezo, Irún y Fuenterrabía) con 753 naves conocidas y Cantabria (Laredo, Castro Urdiales, Santander, Colindres, Isla, Noja, Quejo, Santoña, Ampuero y San Martín de Onón) con 312. Los barcos de estos puertos son los más frecuentemente citados en los seguros marítimos burgaleses, lo cual es fruto de la coincidencia de quiénes son los asegurados, mercaderes del interior y de la costa de la Corona de Castilla, que sacan sus mercancías por dichos puertos, y de la intensa actividad de construcción de los astilleros navales de esas tierras. Sorprende el elevado número de embarcaciones procedentes de Laredo, Castro Urdiales, Santander, Bilbao, Portugalete, Deva, San Sebastián, Pasajes y Fuenterrabía. Todo ello nos indica que estamos en unos momentos de esplendor de la flota marítima cantábrica, no solo por ser una de la más numerosa y variada de toda Europa, sino por su presencia en todas las rutas y mares. Transportan todo tipo de productos, tanto en navegación de cabotaje, como hacen la Carrera de Indias o se adentran en el mar hacia el Canadá a la pesca del bacalao y de la ballena. En este espacio cantábrico había en la época numerosos barcos, armadores capitalistas, abundantes marineros y pescadores, y, como no, muchos mercaderes locales, foráneos y extranjeros que contrataban sus envíos de cargazonas por doquier²⁶. Eso explicaría la intensa actividad económica de las villas portuarias vascas y santanderinas en el quinientos. Fue, sin duda, su época dorada, anterior a su decadencia en el siglo XVII.

Las flotas asturianas y gallegas eran menores, especialmente la primera. Respecto a la segunda destacan las de Muros, Pontevedra y Bayona. Son barcos dedicados al transporte de productos locales –especialmente vino y pescado–, aunque también había otros dedicados al comercio internacional. Traspasada la frontera portuguesa, la zona norte del vecino reino se nos presenta como un territorio de fuerte florecimiento naval. Caminha, Viana do Castelo, Esposende, Vila do Conde, Leça, Matosinhos, Oporto, Aveiro y Azurara aparecen como lugares de fuerte presencia de barcos. Son las flotas del azúcar, algodones y remieles que traían del Brasil y que redistribuían por las

²⁶ PHILLIPS, W. D., «Spain's Northern Shipping Industry in the Sixteenth Century», *Journal of European Economic History*, 17, 1988, pp. 267-301. AZPIAZU ELORZA, J. A., *Sociedad y vida social vasca...* ALBERDI LONBIDE, X. y ARAGÓN RUANO, A., «La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media», *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 1998, pp. 13-33.

costas europeas atlánticas²⁷. A ellos hay que sumar los barcos de Aveiro, un centro salinero muy importante. Incluso, a algunos de estos barcos les vemos adentrarse en el océano a la pesca de Terranova. En Lisboa, la presencia naval estaba más marcada por las naves de la *Carreira da Índia*²⁸.

El sur de España está claramente determinado por el polo sevillano y las flotas que partían o llegaban de América. Como es bien conocido, los jugosos beneficios obtenidos con el comercio y la navegación en la Carrera de Indias atraían a numerosos dueños de barcos (vascos, santanderinos, gallegos, bretones...), que hicieron grandes fortunas vendiendo sus naves en la ciudad del Guadalquivir. Esto explicaría el elevado número de embarcaciones que dicen que son de Sevilla, Triana y Cádiz. Allí, una vez adquiridas, algunas cambiaron de nombre y de maestre, pero otras siguieron conservando los mismos. La situación es semejante a los barcos de Canarias o del Caribe.

La flota mediterránea española es muy pequeña, siendo escasísima la presencia de embarcaciones de Murcia, Valencia, Baleares y Cataluña. Tal ausencia se debe a que transportaban mercancías de comerciantes locales, por lo que debieron de asegurar las naves en sus propios puertos²⁹. Este contexto creo debe ser igual en el caso de Marsella. Por el contrario, la presencia de naves italianas es muy abundante. Hecho que hemos de relacionar con las transformaciones del comercio internacional castellano, que gira del mercado flamenco al toscano como destino de sus exportaciones laneras³⁰. Por un lado, tenemos las naves de Génova. Estas forman parte del contingente que carga lana en Alicante con destino a Pisa –Livorno– Florencia (128 pólizas) y, en dos ocasiones, hacia Venecia³¹. A las sacas de lana suman cargamentos de seda y cochinilla. Desde Sevilla, Cádiz y Jerez las naves genovesas parten hacia Florencia (56 pólizas) con lana, cueros, azúcares y cochinilla mexicana con destino a la poderosa colonia mercantil castellana asentada en Toscana de los Gallo, Pardo, Santacruz, Castro, Astudillo, Suárez de la Concha, Ximenez, Maluenda, etc. Por el contrario, son menores los seguros contratados en naves genovesas con destino Flandes, Portugal y Nápoles. Por su lado, las 40 pólizas

²⁷ BARROS, A., *Porto: a construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa, 2016. POLONIA, A., *A expansão ultramarina numa perspectiva local: o porto de Vila do Conde no século XVI*. Lisboa, 2007. COSTA, L. F., *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa, 2002, 2 vols.

²⁸ COSTA, L. F., *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa: a construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais, 1997, pp. 93-159.

²⁹ QUERCIA, P., «*Le assicurazioni maritime maggiorchine...*».

³⁰ RUIZ MARTÍN, F., *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*. París, 1965. AMMANNATI, F., *Per filo e per segno. L'Arte della lana a Firenze nel Cinquecento*. Firenze, 2020. GOLDTHWAITE, R. A., «Performance of the Florentine economy, 1494-1512, the silk and wool industries», *Archivio storico italiano*, Vol. 178, n.º 2, 2020, pp. 311-373.

³¹ Hay tres pólizas donde se declaró que las naves cargaron en Cartagena.

contratadas sobre barcos venecianos repiten el mismo esquema que Génova. Pero lo más impresionante es la numerosa flota de Ragusa (Dubrovnik)³². Se han conservado 487 pólizas de seguros marítimos de cargamentos en 137 diferentes barcos raguseos. Por sus datos podemos afirmar que sus naves estuvieron muy presentes en todas las costas españolas de Mediterráneo y de Andalucía. Por un lado, son los mayores transportistas de la lana castellana que sale por el puerto de Alicante y, en menor grado, por el de Cartagena. Incluso, podemos afirmar que detentaron un cierto monopolio, ya que en su comercio no aparecen barcos españoles. A los cargamentos de lana, suman los alumbres de Mazarrón, los azúcares de Motril y los productos que llegan de América a través de Cádiz y Sevilla: cueros y cochinilla³³. Pero, también, se extienden más allá. Hacia el Algarve, llevando sardinas y atunes de Lagos a Livorno, y hacia Lisboa a la búsqueda del palo brasil, especiería, azúcares, pimienta, ropa de la India, perlas y almizcle. Pero, a diferencia de las naos genovesas, no suben más arriba con destino a Francia o Amberes. Los fletes de retorno son siempre los mismos: rajas, chameletes, trillas, rasos, sedas e hilo de oro de Milán.

Saber quiénes eran los propietarios de este enorme número de barcos es tarea imposible, ya que, salvo excepciones, en las pólizas no se citan a sus dueños. La única anomalía a esta característica general nos la proporcionan algunas naves de Ragusa, donde, junto al nombre del barco, se cita el apodo de su dueño. Es el caso de las naves citadas como *escorchaboca*, vieja o nueva, que se refiere a ser propiedad –total o en parte– de la familia Stefani, cuyo sobrenombre era en antiguo croata Scoccibuca. Quizás lo mismo pueda aplicarse a la nao *gratarola*³⁴. Sin embargo, podemos conocer algunos de los nombres de los armadores si analizamos las 624 pólizas que se han conservado en las que se asegura el casco, la artillería y la munición de algunos barcos. Para ello he procedido a filtrar los datos, evitando que una misma nave, aunque figure en rutas diferentes y maestros distintos, aparezca duplicada. Quizás es posible que haya incurrido en errores, ya que la información disponible es parca y confusa. Se aportan datos genéricos, no se sabe si una misma nave cambia de nombre o de propietario en algún momento de su vida. Pero la información recogida es de tal magnitud que permite profundizar en el conocimiento de la construcción naval y su capitalización en la segunda mitad del siglo XVI.

³² TENENTI, A y B., *Il prezzo del rischio...* DI VITTORIO, A. (ed.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed Età moderna*. Bari, 1990. DELL'OSA, D., *Il carteggiatore di Nicolò Sagri*. Milano, 2010.

³³ Incluso, hay un seguro del 17 de marzo de 1572 por parte de Esteban Lomelín para un transporte de reales cargados por Hernán Gómez de Andrada, con licencia real, desde Cartagena a Palermo en el galeón Santa María del Socorro, maestre Jerónimo Brea y capitán Pedro Martín de Arasi (ADPB. Consulado. Libro 44, fol. 77).

³⁴ Agradezco dichas informaciones al profesor de la Universidad de Bari, Dario Dell'Osa.

CUADRO 20
ASEGURADOS DUEÑOS DE BARCOS

Señor del barco	Localidad	Barco
Agustín de Soroa	San Sebastián	Santa María (navío)
Alonso de Ponte	Avilés	San Vicente
Alonso del Oyo Maeda	Bilbao	Santiago
Álvaro Jorge Núñez	Sevilla	La Madalena
Ana de Ulancia	Azpeitia	La Santísima Trinidad
Andrés Bastón flamenco	Sevilla	El Abraham (urca)
Andrés Bastón flamenco	Sevilla	El Oso (urca)
Andrés Bastón flamenco	Sevilla	La Lechuza (urca)
Andrés Bastón flamenco	Sevilla	San Juan
Andrés de Arrizabalaga	Éibar	San Miguel (galeón)
Andrés de Arrizabalaga	Éibar	Santa María (galeón)
Andrés de Arrizabalaga	Sevilla	La Santísima Trinidad
Andrés de Arrizabalaga	Sevilla	Nuestra Señora de la Concepción
Andrés de Arrizabalaga	Sevilla	Santa Catalina
Andrés de Larrea	Sevilla	Nuestra Señora María (galeaza)
Andrés de Larrea	Sevilla	San Luis (urca)
Andrés de Larrea	Sevilla	Santa Ana (nao)
Andrés de León	Sevilla	Nuestra Señora de La Candelaria
Antón y Cristóbal Sánchez de Armas	Sevilla	La Madalena (nao)
Antonio de Bertendona, capitán	Bilbao	La Santísima Trinidad (nao)
Antonio de Bertendona, capitán	Bilbao	San Juan (galeón)
Antonio de Coscojales	Portugalete	Nuestra Señora de la Concepción
Antonio de Mazuelo	Burgos	San Felipe (nao)
Antonio Martínez	Lisboa	La María o Misericordia
Antonio Núñez	Lisboa	Nuestra Señora de la Concepción (nao)
Asensio de Alcola	Deva	Santa Catalina (nao)
Asensio de Alcola	San Sebastián	Nuestra Señora de Itziar
Auger de Barcos	Bayonne	María de Bayona
Bachiller Diego de Redondo	Santander	Santa Margarita
Baltasar de Gamboa		Santa María
Baltasar de Lerchundi	San Sebastián	Buena Ventura
Baltasar de Lerchundi	San Sebastián	El Espíritu Santo
Baltasar de Lerchundi	San Sebastián	Santa María
Baltasar de Lezama	Bilbao	Nuestra Señora de Erandio
Baltasar de Lezama	Bilbao	Nuestra Señora de la Concepción

Señor del barco	Localidad	Barco
Baltasar de Lezama	Bilbao	San Andrés
Baltasar de Lezama	Bilbao	San Juan
Baltasar de Lezama	Bilbao	San Juan Bautista
Baltasar de Orio y Alonso Lorigo		La Santísima Trinidad
Bartolomé Adrianse	Lisboa	La Misericordia
Bartolomé Adrianse	Lisboa	Nuestra Señora de Guía
Bartolomé de Garro	Zumaya	La Santísima Trinidad (zabra)
Bartolomé de Jerez y Diego Felipe		San Juan Bautista (urca)
Bartolomé Sánchez		San Antonio (nao)
Bento Baz y Agustín Spinola	Sevilla	San Pedro (navío)
Bocal de Amesqueta	San Juan de Luz	La francesa de San Vicente
Bocal de Amesqueta	San Juan de Luz	Santa Catalina
Bonton de Yboneta		El Espíritu Santo
Cristóbal de Segura, capitán	San Sebastián	Nuestra Señora de La Peña de Francia
Cristóbal Prunen, tesorero de la ciudad	Amberes	El León (urca)
D. ^a Marina de Uranzu	Rentería	Salvador (nao)
Diego de Aguinaga, regidor	Cádiz	San Juan Bautista (urca)
Diego de Aguinaga, regidor	Cádiz	Santa Clara (nao)
Diego de Cuevas y Ángel de Mateo	Santander	Nuestra Señora del Puerto
Diego de La Peña y Juan Bautista de Espinosa	Sevilla	San Bartolomé
Diego de Vitoria	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña (galeón)
Diego Mendes Peixoto	Lisboa	Concepción
Diego Rodrigues	Lisboa	Santa Cruz (navío)
Domingo Alos de Guevara	Deva	La Santísima Trinidad (zabra)
Domingo de Ariz	Bilbao	La Santísima Trinidad (navío)
Domingo de Asteriza	Motrico	San Nicolás (navío)
Domingo de Berganza, Martín de Marquina, Miguel de Ugarte	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña
Domingo de Echaniz	Orio	San Esteban
Domingo de Galdós, administrador		Nuestra Señora de Begoña
Domingo de Ganchegui, Domingo Alos, Esteban de Lete	Deva Motrico	Nuestra Señora de la Concepción (zabra)
Domingo de Golarte	Marquina	San Miguel
Domingo de Ondárroa	Ondárroa	El Espíritu Santo
Domingo de Sorasu	Itziar	La Santísima Trinidad
Domingo de Sorasu	Itziar	Nuestra Señora de Itziar

Señor del barco	Localidad	Barco
Domingo de Sorasu	Itziar	Santa María
Domingo de Villaviciosa, capitán	Pasajes	Santa María (nao)
Domingo Diez	Viana do Castelo	San Salvador
Don Juan de Guevara	Pasajes	Santa María
Enrique Gomes	Oporto	El Jesús (navío)
Esteban de Aristizabal	Pasajes	Santa María (navío)
Esteban de Arriaran, Juan de Arregui, Francisco Ibáñez de Garar		La Santísima Trinidad
Esteban de Iguiniz	San Sebastián	Nuestra Señora del Juncal
Esteban Dule	Bayonne	Santa María
Esteban y Martín de Santiago	San Sebastián	Santiago
Felipe de La Sierra	Laredo	San Andrés
Fernando de Somado	Laredo	El Espíritu Santo
Fernando de Somado	Laredo	Nuestra Señora de la Concepción (navío)
Francisco Cachopín Palacio	Laredo	San Juan (galeaza)
Francisco Cachopín Palacio, regidor y Sancho Cachopín	Laredo	Nuestra Señora de la Concepción (navío)
Francisco Cachopín Palacio y Domingo de Villota	Laredo	Nuestra Señora de la Concepción (galeón)
Francisco Correa	Viana do Castelo	San Juan (nao)
Francisco de Abreu	Sevilla	San Gabriel (nao)
Francisco de Casasomaeda	Santoña	Nuestra Señora de la Concepción (zabra)
Francisco de Elorriaga	Orio	San Nicolás
Francisco de Fano	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña y la Cruz (navío)
Francisco de La Presa	Burgos	La Santísima Trinidad
Francisco de Lejardi	Marquina	Santa María (zabra)
Francisco de Los Corrales	Quejo	Nuestra Señora de la Concepción
Francisco de Otaola	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña (navío)
Francisco de Palacios, Juan de Ribas Escalante	Laredo	Nuestra Señora de la Concepción
Francisco de Roças		San Juan
Francisco de Ruiz Agua Nueva	Sevilla	San Nicolás (nao)
Francisco de Solarte	Marquina	Santa María
Francisco de Uro	Laredo	San Vicente
Francisco de Ygarça, Juan Ochoa de Uranga	Azpeitia	La Santísima Trinidad
Francisco de Zumaya Hubillus	Zumaya	La Santísima Trinidad

Señor del barco	Localidad	Barco
Francisco González Barballo	Oporto	El Buen Jesús
Francisco Rebolo	Cádiz	San Miguel
Francisco Ruiz	Sevilla	San Miguel (almiranta de la flota)
Francisco Sánchez de Melo	Sevilla	Nuestra Señora de La Consolación (urca)
Francisco y Ortuño de Martiarto	Portugalete	Nuestra Señora del Pilar
Gabriel de Aranguibel	Rentería	La Madalena (navío)
García de Remón	Laredo	Nuestra Señora de Begoña
García del Peso	Burgos	La francesa
Gaspar Darrocha París	Viana do Castelo	San Juan
Gaspar de Peralta	Sevilla	El Buen Jesús (nao)
Gaspar Díaz	Sevilla	El Espíritu Santo (carabela)
Gaspar Diez París	Viana do Castelo	El Buen Jesús (nao)
Geraldo Boel flamenco	Sevilla	Santa María de Begoña (nao)
Gonzalo de Landaverde	Bilbao	San Nicolás (galeón)
Gonzalo Diez	Cádiz	Nuestra Señora de la Victoria
Gonzalo Martínez	Oporto	Santa Cruz (navío)
Guillen de Lezo	Rentería	La Santísima Trinidad (navío)
Guillermo de Nogue	Bayonne	La francesa
Herederos de Sebastián de Miranda	Sevilla	La Madalena
Hernán Pérez Romero	Sevilla	Santiago (nao)
Hernán Vázquez	Sevilla	San Juan (nao)
Hernando de Gordon	Castro Urdiales	Nuestra Señora de la Concepción
Hernando de La Huerta	Santander	Nuestra Señora de Latas
Hernando de La Huerta	Santander	Nuestra Señora del Puerto
Hernando de La Huerta	Santander	San Cosme y San Damián
Hernando de La Huerta	Santander	San Juan Bautista (nao)
Hernando de La Huerta y Martín de Alzaga	Santander	San Nicolás
Hernando de Larriba Agüero	Santander	Santa Margarita
Hernando de Larriba Herrera	Santander	La Madalena
Hernando de Larriba Herrera, regidor	Santander	Emeterio y Celedonio (navío)
Hernando de Larriba Herrera, regidor	Santander	San Vicente
Hernando de Larriba Herrera, regidor, Ruy Gutiérrez Galván	Santander Castro Urdiales	Nuestra Señora de Castro (galeón)
Hernando de Somado	Laredo	San Miguel (navío)
Hernando Vázquez	Sevilla	El Espíritu Santo (no)

Señor del barco	Localidad	Barco
Hernando y Juan de Somado	Laredo	Nuestra Señora de la Concepción (galeón)
Ignacio Rodríguez	Esposende	La Misericordia
Jacobe de Ibaseta	Zumaya	La Madalena
Jácome Bula	Quíos	Santa María y Buena Ventura
Jofre de Valenciaga	San Sebastián	Santa María
Jofre de Valenciagui, Martín Cardel	San Sebastián	Santa Catalina (navío)
Jos de Holaeta	San Sebastián	Santa María
Jos de Iturbe	San Juan de Luz	La Madalena (navío)
Jos de Portu	San Sebastián	Santa María (nao)
Juan Antonio Corço	Sevilla	La Salvadora
Juan Bautista de Arregui	Medina del Campo	Santa Margarita y el Dragón Verde (nao)
Juan Bautista de Camargo y Juan de La Pedroñera	Santander	Nuestra Señora de Gracia
Juan Beltrán		Santa María
Juan de Albear Santiago	Santander	La Santísima Trinidad
Juan de Albear Santiago y Juan de La Serna	Santander	Nuestra Señora del Puerto
Juan de Albear, Santiago y Pedro de Montano	Santander	Santiago
Juan de Alvarado, el mozo	Colindres	San Vicente
Juan de Alvarado y Juan de Uro	Laredo Colindres	El Espíritu Santo (navío)
Juan de Alvarado y Juan de Uro	Laredo Colindres	San Juan (galeaza)
Juan de Arano	Zumaya	La Santísima Trinidad (navío)
Juan de Arriaga y Martín de Goiri	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña (galeón)
Juan de Arriola	Deva	Santa María
Juan de Ayardia	Deva	San Miguel (nao)
Juan de Basori capitán	Portugalete	Nuestra Señora de la Concepción (nao)
Juan de Bedia	Bilbao	Nuestra Señora de la Concepción
Juan de Benero	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña (nao)
Juan de Bilbao y Pedro de Rada	Portugalete	La Santísima Trinidad (nao)
Juan de Bustinza	Bilbao	La Santísima Trinidad
Juan de Carasa y Antonio Hernando de Mendoza, regidor	Castro Urdiales	Nuestra Señora de la Concepción
Juan de Castillo	Isla	Santa María Egipcíaca
Juan de Castillo, Francisco López Alvarado, Lucas de Mallo	Isla	Santa María de Gracia
Juan de Escalante Jerte y Pedro Cachopín Palacio	Santander	Nuestra Señora de la Concepción (galeón)

Señor del barco	Localidad	Barco
Juan de Escoriza	San Sebastián	Santa María
Juan de Évora	Pasajes	San Juan
Juan de Fano y Juan Martínez de Mendiá	Bilbao	Nuestra Señora de la Concepción
Juan de Garvijos, junior	El Puerto de Santa María	Nuestra Señora de la Concepción (zabra)
Juan de Guevara	Sevilla	La Santísima Trinidad (nao)
Juan de Igarza	Oñate	Santa María
Juan de Jardía	Ondárroa	San Miguel
Juan de La Hoz, veinticuatro	Sevilla	San Antonio o San Antón (galeón)
Juan de La Serna	Santander	Nuestra Señora del Puerto (navío)
Juan de La Sierra y Juan de Sala	Santander	San Juan Bautista (navío)
Juan de La Sierra, Hernando de La Huerta, Juan González Huncueba	Santander	San Pedro
Juan de Lacaba	Quejo	Nuestra Señora de Latas
Juan de Lalloa	Portugalete	El Espíritu Santo (navío)
Juan de Lalloa y consortes parcioneros	Portugalete	Santa María de Begoña (galeaza)
Juan de Landecho	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña
Juan de Lasalde		Nuestra Señora de Aranzazu
Juan de Maliaño	Santander	Nuestra Señora de Guadalupe
Juan de Montano	Somorrostro	San Juan
Juan de Montellano	Portugalete	Nuestra Señora de la Concepción (nao)
Juan de Montellano	Portugalete	Santiago (navío)
Juan de Montellano y Pedro del Casal	Portugalete	El Santo Crucifijo (nao)
Juan de Montes	Sevilla	San Cristóbal (nao)
Juan de Navejas	Pasajes	La Santísima Trinidad
Juan de Ocón	Sevilla	Nuestra Señora del Rosario
Juan de Ornaos	Lekeitio	La Santísima Trinidad (nao)
Juan de Pamplona	Rentería	San Miguel (nao)
Juan de Pando	Castro Urdiales	San Bartolomé (navío)
Juan de Quintana	Portugalete	Santiago (galeón)
Juan de Razu		La Buena Ventura
Juan de Regoitia	Bilbao	El Santo Crucifijo (nao)
Juan de Regoitia, Juan de Bertendona	Bilbao	La Santísima Trinidad (nao)
Juan de Rivas	Laredo	San Juan (navío)
Juan de Sala y sus aparceros	Santander	San Juan Bautista
Juan de Santiago el Aguado	Santander	Nuestra Señora de Latas (nao)

Señor del barco	Localidad	Barco
Juan de Somado	Laredo	Nuestra Señora del Rosario
Juan de Somado	Laredo	San Juan (navío)
Juan de Somado y Juan de Garvijos	Laredo	Nuestra Señora de la Concepción (navío)
Juan de Ugarte, capitán	Portugalete	Santiago (nao)
Juan de Urdaiz	Orio	San Nicolás (zabra)
Juan de Urdiales	Cádiz	Nuestra Señora de la Victoria
Juan de Uribe	Lequeitio	Santa María de La Candelaria
Juan de Vallecilla Ugarte	Portugalete	Los Tres Reyes
Juan de Vallecilla Ugarte	Portugalete	Santa María (galeón)
Juan de Vallecilla Ugarte y su hijo Francisco	Portugalete	Nuestra Señora de la Concepción (galeón)
Juan de Villaviciosa, capitán	Pasajes	La Madalena (nao)
Juan de Villaviciosa, capitán	Pasajes	San Juan y San Juan Bautista
Juan de Villaviciosa, capitán	Pasajes	Santa Catalina (nao)
Juan de Villoslada	Málaga	Santa Catalina
Juan de Vitoria y Domingo de Zubirain	Bilbao San Juan de Luz	María de San Vicente
Juan de Ysunbe	Orio	San Nicolás (nao)
Juan del Cudecho	Bilbao	Nuestra Señora o Santa María de Begoña
Juan del Hoyo Setién y Toribio Trasgallo	Laredo	San Antonio
Juan Díaz de Loyola y Alonso Diez de Modoya	Carrión	San Juan (nao)
Juan García	Sevilla	San Pedro (nao)
Juan García del Hoyo	Laredo	San Gregorio
Juan González	Viana do Castelo	San Cristóbal
Juan López de Oquina		San Pedro
Juan López de Reçu	San Sebastián	San Nicolás
Juan López de Soto	Burgos	San Cosme y San Damián y Santa María de Begoña
Juan Luis	Sevilla	San Salvador
Juan Martínez de Amelivia, capitán	Motrico	Nuestra Señora de La Encarnación (nao)
Juan Martínez de Amelivia, capitán	Motrico	Nuestra Señora de la Esperanza (nao)
Juan Martínez de Amelivia, capitán	Motrico	San Luis (urca)
Juan Martínez de Gallestegui	Ondárroa	Santa María (nao)
Juan Martínez de Isasti	Rentería	San Salvador (nao)

Señor del barco	Localidad	Barco
Juan Martínez de Marcoida, Asensio de Alzola	Orio	San Antón
Juan Martínez de Marcoida, Asensio de Alzola	Orio	Santa Catalina (nao)
Juan Martínez de Mendia	Bilbao	Nuestra Señora de la Concepción
Juan Martínez Gajo y compañeros señores de la nao	Lisboa	San Antonio
Juan Ortiz de Basurto	Guetaria	San Salvador
Juan Peláez	Sevilla	Santa Isabel (nao)
Juan Pelegrin (2/3) y Juan de San Martín (1/3)	El Puerto de St ^a M ^a , Laredo	Nuestra Señora de Guadalupe
Juan Pérez de Arriola	Deva	La Santísima Trinidad (galeón)
Juan Pérez de Arriola	Deva	Nuestra Señora de la Concepción
Juan Pérez de Echaniz		Santa María
Juan Rubio		Nuestra Señora de La Consolación (nao)
Juan Rubio		San Antonio (nao)
Juan Suarez	Fuenterrabía	Santa María de Buenaventura
Juan y Aparicio de Beurco y Pedro de Arrajeta	Baracaldo	San Vicente (galeón)
Juana Sanz de Libano	Bilbao	San Salvador (nao)
Juanes de Chazarreta	San Sebastián	Santa María Sebastiana (galeón)
Juanes de Illumbe	Elorrio	San Nicolás
Juanes de Iraurgui	Éibar	La Santísima Trinidad
Juanes de Portu, capitán	San Sebastián	Santa Ana
Juanes de Portu, capitán	San Sebastián	Santa María
Juanes de Rayn	San Juan de Luz	Santa María
Juanes de Saraisas Garate	Rentería	La Madalena
Julio Ferrifino	Sevilla	San Buenaventura (navío)
Laurens de Arroseta	Bayonne	Santa María
Lázaro de Junguito	Vitoria	La Santísima Trinidad (nao)
Licenciado Puebla y Toribio de La Puebla	Santander	Los Mártires
Lope de Iranzu, capitán	Rentería	Santa María de Iranzu (galeón)
Lope de La Sierra Catalina de Laya, viuda Gonzalo de Landaverde	Bilbao	San Nicolás (nao)
Lope de La Torre	Castro Urdiales	San Antón (navío)
Lope de La Torre y Gaspar de Miona	Castro Urdiales	María de San Vicente (nao)
Lope de Luxarra, capitán	Deusto	La Madalena
Lope de Luxarra, capitán	Deusto	San Pedro (nao)
Lorenzo de Aurtiz	Cádiz	Nuestra Señora del Juncal
Luis Aranduru	San Sebastián	San Salvador

Señor del barco	Localidad	Barco
Luis Pérez	Sevilla	La Santísima Trinidad (nao)
Luis Pérez	Sevilla	Nuestra Señora de Guadalupe (nao)
Luis Pérez de Cea	Sevilla	Nuestra Señora de la Concepción (nao)
Luis Pérez de Cea	Sevilla	Nuestra Señora de la Bela
Manuel Duarte	Lisboa	El Espíritu Santo
Manuel Pita el viejo y el mozo Juan Pérez Fagundez	Viana do Castelo	Santa María
Mari Pérez de Aguirre, viuda de Martín de Aiaznatar	Rentería	San Salvador
María de Chave	Orio	San Nicolás
María de Raen		Santi Espíritus
Marques de Orcayn	San Sebastián	Santa María (nao)
Marquesa de Villaviciosa	Pasajes	La Santísima Trinidad
Marquesa de Villaviciosa	Pasajes	Santa María (nao)
Martín Álvarez Sanamede	Viana do Castelo	Nuestra Señora de la Concepción
Martín Álvarez Sanamede	Viana do Castelo	San Vicente
Martín de Açorra, Juan de Villaviciosa (capitán)	Rentería	Santa Catalina
Martín de Álava, Sancho de San Martín	Bilbao Portugalete	San Jorge (nao)
Martín de Alviztegui, Juan de Echavarría, Martín Irigoyen	Azpeitia	San Antón (zabra)
Martín de Alzaga	Portugalete	Nuestra Señora de Begoña (galeón)
Martín de Alzaga	Portugalete	Santiago (galeón)
Martín de Alzaga	Santander	San Nicolás
Martín de Arnedo		Los Tres Reyes
Martín de Arriola capitán	San Sebastián	Nuestra Señora de la Concepción
Martín de Arriola capitán	San Sebastián	San Juan Bautista
Martín de Arucheta	Bayonne	Santa María
Martín de Belarro	Bilbao	María de San Juan de Luz
Martín de Bertendona	Bilbao	Santiago (nao)
Martín de Capitillo	Portugalete	Nuestra Señora de la Concepción
Martín de Cheverri de Ustariz	San Juan de luz	Santa María
Martín de Gulpide	San Sebastián	Santa María de San Sebastián (nao)
Martín de Hernando	San Sebastián	San Juan (nao)
Martín de Jauregui	Nantes	Nuestra Señora de Begoña
Martín de La Rentería	Castro Urdiales	El Espíritu Santo
Martín de Landaeta	Deva	La Santísima Trinidad

Señor del barco	Localidad	Barco
Martín de Las Varces	Bilbao	San Nicolás
Martín de Otaola	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña
Martín de Regoitia	Bilbao	El Espíritu Santo (nao)
Martín de Regoitia y Ochoa de Capitillo	Bilbao Portu- galete	Nuestra Señora de la Concepción (nao)
Martín de Rucandio	Santoña	San Miguel (galeón)
Martín de Sertucha, capitán	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña
Martín de Unamuno	Placencia	Nuestra Señora de La Candelaria y Begoña
Martín de Vidarte	Marquina	San Juan Bautista
Martín de Villar, Arnao del Oyo Villota	Laredo	Nuestra Señora de la Concepción (navío)
Martín de Zuaznabar		Santa Catalina (navío)
Martín de Zubieta	Rentería	San Juan (galeón)
Martín de Zumeta, Domingo de Garate	Deva	La Madalena (zabra)
Martín del Hoyo Setien	Laredo	Nuestra Señora de Fresnedo
Martín Ibáñez de Sarasua	Marquina	Santa Cruz (galeón)
Martín López de Isasi y Martín Pérez de Arriola	Isasi Deva	Nuestra Señora de la Concepción
Martín Mendes de Trancoso	Aveiro	Naballo
Martín Ochoa de Irarazabal, capitán y dueño	Deva	Santa Lucia (nao)
Martín Ochoa de Irazabal	Deva	Santa Catalina (nao)
Martín Pérez de Ayarbide	San Sebastián	Santa María
Martín Sainz de Miranda		Santa María de Iciar
Martín y Esteban de Santiago	San Sebastián	Santiago
Martín de Grucheta y Micheau de Labia	Bayonne	María de Bayona
Mateo de Musquis	San Julián de Musques	San Juan
Mateus González, Gaspar Gómez	Oporto	El Espíritu Santo (navío)
Mayora de Samarripa, viuda de Domingo de Madariaga	Bilbao	Nuestra Señora de la Concepción (galeón)
Miguel de Abarruza	San Sebastián	La Madalena
Miguel de Abarruza	San Sebastián	Santa Catalina
Miguel de Achega y Bárbara de Gamboa	San Sebastián	Santa María (almiranta de la flota)
Miguel de Aunquiz	Zubiburu	Santa María
Miguel de Beroiz	San Sebastián	Santa María (nao)
Miguel de Erauso	San Sebastián	Nuestra Señora de la Concepción
Miguel de Isasa	Oyarzun	La Madalena

Señor del barco	Localidad	Barco
Miguel de Isasti	Pasajes	Santa María (navío)
Miguel de Loqueder	San Juan de Luz	La Buena Ventura de San Vicente
Miguel de Pascual y Bernardino de Campuzano	Laredo	San Gregorio (navío)
Miguel de Silos	Sevilla	El Naçaret de Buena Ventura
Miguel de Solorzano	Sevilla	Nuestra Señora de Begoña
Miguel Díaz	Oporto	San Sebastián
Miquelón de Agorreta		Santa Catalina
Nicolás Lerroy		El Jaques (nao)
Nuno de Silva	Oporto	San Bento (navío)
Ochoa de Capitillo	Portugalete	El Espíritu Santo (nao)
Ochoa de Capitillo	Portugalete	Santa Cruz
Ochoa de Capitillo y Martín de Regoitia	Portugalete	La Madalena (nao)
Ochoa de Capitillo y Pedro de Capitillo, su hijo	Portugalete	San Salvador (nao)
Ochoa de Capitillo y Pedro de Santurce	Portugalete	Nuestra Señora de la Concepción (galeón)
Ochoa de La Sierra y Pedro del Casal	Portugalete	La Ascensión
Ochoa de La Torre	Portugalete	Los Tres Reyes (nao)
Ochoa de Larrea	Portugalete	Nuestra Señora de Begoña (navío)
Ochoa de Larrea	Portugalete	Nuestra Señora de la Concepción (nao)
Ochoa de Larrea	Portugalete	Santiago (galeón)
Ochoa de Larrea, Ochoa de La Sierra	Portugalete	La Ascensión
Ochoa de Otazu	Fuenterrabía	Santa María (zabra)
Ortuño de Madariaga y Domingo Ruiz de Villota	Bermeo	Nuestra Señora de La Atalaya (galeón)
Ortuño del Barco	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña (felipote)
Pablo de Iturriaga		San Nicolás
Pablo de Matracarinerio	Sevilla	San Juan (nao)
Pantaleón Díaz, Catalina Vicente	Viana do Castelo	Santa Cruz (navío)
Pantaleón Pérez	Leza de Mato- sinhos	Nuestra Señora de la Concepción (carabela)
Pascual de Berridi	San Sebastián	La Santísima Trinidad (navío)
Pedro Camino		Nuestra Señora de La Consolación (nao)
Pedro de Agurto Gastanaga	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña (nao)
Pedro de Agurto Gastanaga	Bilbao	Nuestra Señora de La Encina

Señor del barco	Localidad	Barco
Pedro de Agurto Gastanaga	Bilbao	Nuestra Señora del Rosario
Pedro de Agurto Gastanaga	Bilbao	San Josepe
Pedro de Agurto Gastanaga	Bilbao	San Juan Bautista
Pedro de Agurto Gastanaga	Bilbao	Santa María (navío)
Pedro de Alegría	Motrico	La Santísima Trinidad
Pedro de Arteaga	Zumaya	Santa María
Pedro de Arteaga, Íñigo de Elorriaga	Zumaya	Nuestra Señora de Anidogueta
Pedro de Ayma	Bayonne	La francesa
Pedro de Bayona, regidor	Laredo	San Juan (nao)
Pedro de Bayona, regidor	Laredo	Santiago (nao)
Pedro de Berastegui	Bilbao	Santa María
Pedro de Berastegui, capitán	Laredo	La Santísima Trinidad
Pedro de Berriz	Bilbao	La Santísima Trinidad (galeón)
Pedro de Berriz	Bilbao	San Juan Bautista
Pedro de Bilbao La Vieja	Bilbao	San Nicolás
Pedro de Bilbao La Vieja Leguizano	Portugalete	San Sebastián
Pedro de Elorriaga		San Nicolás (zabra)
Pedro de Escalante Barroto y Martín de Liendo	Laredo	Santiago (navío)
Pedro de Espino	Sevilla	Santiago
Pedro de Garbijos	Santoña	San Pedro (navío)
Pedro de Garbijos y Juan Pelegrín	Santoña	Santiago (navío)
Pedro de Guriezo	Castro Urdiales	San Pedro y Stº Crucifijo de Burgos
Pedro de Herrada y Juan de Curdon	Laredo	Santiago
Pedro de Hurro	Laredo	Nuestra Señora de la Concepción (zabra)
Pedro de Larrea	Bilbao	El Santo Crucifijo de Burgos
Pedro de Miranda Campo	Medina de Pomar	Nuestra Señora de Fresno
Pedro de Morga, Juan de Arregui y Jimeno de Bertendona	Sevilla	Nuestra Señora de Begoña
Pedro de Paredes	Sevilla	Santa Ana (nao)
Pedro de Sociondo	San Juan de Luz	Santa Catalina de Bayona
Pedro de Tamayo	Sevilla	El Jesús
Pedro de Ugalde	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña
Pedro de Ugarte	Tolosa	Santa María
Pedro de Yllarrigui	Rentería	Nuestra Señora de Itziar
Pedro de Zavallos Çianca y Toribio de La Puebla	Santander	Emeterio y Celedonio (navío)
Pedro del Hoyo Cadena	Laredo	San Miguel

Señor del barco	Localidad	Barco
Pedro López Martínez	Sevilla	San Juan Bautista
Pedro Martínez de Amilibia	Sevilla	Nuestra Señora de Esperanza
Pedro Ochoa de Arriola	Deva	Santa María de Iciar
Pedro Pablo Bernegali	Sevilla	La Madalena (urca)
Pedro Pablo Bernegali	Sevilla	San Juan
Pedro Pardo y Gregorio de Villegas		El Espíritu Santo (nao)
Pedro Ruiz de las Cuerdas y Francisco de las Cuerdas	Santander	Nuestra Señora de Gracia
Pedro Sainz de Garvijos	Santander	La Santísima Trinidad (zabra)
Pedro y Lope García	Nájera	Santa Catalina
Pedro y Sancho de Bilbao la Vieja	Bilbao	Nuestra Señora de Begoña (navío)
Pierres de Challa	Bayonne	La Juana
Pierres Guerin		El Espíritu Santo
Pierres Rremer	Burdeos	La Jorge (nao)
Quiteria de Ayerdi, viuda	San Sebastián	Santa Catalina (galeón)
Ramos de Arrieta	Pasajes	San Miguel (nao)
Ramos de Licona	Ondárroa	Santiago (nao)
Rodrigo de Escalante	Laredo	Nuestra Señora de la Concepción (nao)
Rodrigo de Jauregui	Bilbao	La Santísima Trinidad
Rodrigo de Legarza	Lequeitio	Santa Cruz (galeón)
Sancho de Alquiza, capitán	Fuenterrabía	Santa María (nao) almiranta de la flota a México 1567
Sancho de Beurco y Mateo de Cordillas	Baracaldo	San Vicente (galeón)
Sancho de Chavarria	Nea (Vizcaya)	San Vicente (nao)
Sancho de Leguia	Fuenterrabía	La Santísima Trinidad (nao)
Sebastián de Balerdi, Pascual de Berredi	San Sebastián	Santa María
Sebastián de Balerdi	San Sebastián	La Santísima Trinidad (nao)
Sebastián de Bolívar	Santander	Nuestra Señora de Guadalupe
Sebastián de Bolívar	Santander	Nuestra Señora de Latas (navío)
Sebastián de Bolívar	Santander	Nuestra Señora del Puerto
Sebastián de Zubieta	Rentería	San Salvador (galeón)
Sebastián Salgado, Juan de Arrocha Villarino, Juan Rodríguez Delgado	Viana do Castelo	El Buen Jesús
Silvestre Bernardini		Nuestra Señora de Guía
Simón Suero	Amberes	La Santísima Trinidad (nao)
Simón y Nicolás de León	Avilés	San Simón

Señor del barco	Localidad	Barco
Tomás de Esparza	Fuenterrabía	Nuestra Señora de Buena Ventura (nao)
Toribio de La Puebla		Santa María de Cudeyo (nao)
Toribio de Tresgallo Curia	Laredo	La Fresneda (nao)
Toribio Rodríguez Gallo y Pedro de Liencres	Laredo	San Antonio (navío)

Estas pólizas se refieren fundamentalmente a barcos cantábricos, ya que los de otra procedencia se asegurarían en sus propios países y lugares de origen. Pero antes de analizar los datos contenidos en este cuadro, conviene precisar que no necesariamente el que figura como asegurado de un casco ha de ser necesariamente el único propietario de dicha nave. Como figura en determinadas embarcaciones, lo normal es que la propiedad estuviera compartida entre varios socios, ya que el coste de botar, mantener y fletar un barco era muy elevado. Por ello la presencia de un único propietario en las pólizas no invalida que hubiera otros.

Las localidades de los señores de los barcos asegurados en Burgos son fundamentalmente de la costa vasca y santanderina. A ellos hay que sumar un fuerte contingente de Sevilla, aunque muchos de estos hemos de considerarles contruidos y originarios de los anteriores territorios. Junto a ellos hay también algunos portugueses dueños de naves. Pero el análisis de quiénes eran estos señores de los barcos nos revela que había auténticas dinastías familiares que controlaban el negocio de la construcción y del transporte naval en la época de Felipe II. Así, los Larrea de Bilbao y Portugalete (Andrés, Ochoa y Pedro) aparecen como dueños de 8 naves; los Villaviciosa de San Sebastián (Juan, Domingo y la Marquesa) de 7; los Capitillo de Portugalete (Ochoa y Martín) de 7; los Arriola de Deva y San Sebastián (Juan, Martín y Pedro) de 7; Hernando de la Huerta de Santander de 6; Pedro Agurto Gastanaga de Bilbao de 6; los Somado de Laredo (Fernando y Juan) de 6; los Ugarte de Portugalete (Miguel, Juan y Pedro) de 6; los de La Sierra de Laredo, Bilbao y Portugalete (Felipe, Ochoa, Juan y Lope) de 6; Baltasar de Lezama de Bilbao de 5; Andrés de Arrizabalaga de Éibar/Sevilla de 5; los Bertendona de Bilbao (Antonio, Juan, Martín y Jimeno) de 5; el regidor de Santander Hernando de Larriba Herrera de 5; los Regoitia de Bilbao (Juan y Martín) de 5; los Cachopín de Laredo (Francisco y Pedro) de 5; los Alvarado de Colindres (Juan y Francisco) de 4; Martín de Alzaga de Santander de 4; y así sucesivamente. Son muchos los que a lo largo de estos 20 años tuvieron 3 barcos y más aún fueron propietarios de dos. Algunos de éstos, como los Bertendona, Cachopín, Larrea o Arriola, eran ya propietarios de barcos desde finales del siglo XV³⁵. Pero todos ellos, según los estudios que se han hecho de la economía

³⁵ 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*. 51 Serie IV, Historia Moderna, t. 24, 2011, pp. 59-60 y 80-87.

de las villas vascas, eran tanto señores de naves como patronos en la pesca de Terranova, dueños de ferrerías y comerciantes³⁶. Igualmente, estos aparecen contratando otras pólizas de seguros marítimos sobre sus mercancías transportadas en estos mismos barcos o en otros distintos. Incluso, algunos también participaron en el negocio de la aseguración, bien como aseguradores y, sobre todo, como comisionistas de seguros. En suma, cubren todo el ciclo económico en torno al mar.

¿Cuál era la tipología de las naves registradas en las pólizas de seguros marítimos de Burgos? Dicha flota estaba compuesta por muy diferentes embarcaciones. Las más citadas son las naos, seguidas de las urcas, navíos, galeones, zabras, galezabras, pinazas y galeazas. Sin embargo, es muy difícil precisar y, sobre todo, cuantificar. Las más de las veces, los registros de los seguros marítimos llaman genéricamente a las naves como naos, sin entrar en más detalles. Sin duda, la nao era la nave más utilizada en la época para el comercio, dada su versatilidad para navegar en muy diversos mares y sus características de carga. Incluso, en algunos contratos nos hemos encontrado que a una misma nave se la denomina nao en un momento y más tarde galeón. Había, pues, una indefinición a los ojos de los aseguradores y de los mediadores de seguros, lo que quizás responda a la confusión que ocurría entonces.

Sin embargo, podemos establecer algunas características de la tipología naval si analizamos más en detalle los barcos según la zona geográfica de las embarcaciones. En el caso de los barcos de los Países Bajos y de las ciudades hanseáticas son casi siempre *hurcas*, *urcas* o *ulcas*, barcos de gran carga y los más utilizados en el Mar del Norte y en el Báltico³⁷. De otro tipo de naves norteamericanas, como el *boyer* no he encontrado rastros³⁸. En 1597 se citan tres *fly-boad* (felibotes) camino de Sevilla a Nueva España con lencerías, aunque sus maestros son españoles³⁹. En la flota de Italia hay una mayor variedad. Por un lado, en las de Ragusa se citan las *belinas* (¿belmas?), naves de tipo intermedio o navículas muy versátiles y navegables, aunque también aparecen galeones, naos, palmelas, saetas y naos gratarolas⁴⁰. La situación se repite en las del resto de la península italiana. En las de Francia el predominio es de las naos, navíos y galeones, salvo en el Mediterráneo donde abundan las saetas.

³⁶ AZPIAZU ELORZA, J. A., *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI...*, pp. 115-325. PRIOTTI, J. Ph., *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Genèse d'une croissance*. Villeneuve d'Ascq, 2004, pp. 34-43.

³⁷ LÓPEZ MARTÍN, I., «A Century of Small Paper Boats. The Hispanic Monarchy, the United Provinces, and the Mediterranean», in CRESPO SOLANA, A. y HERRERO SÁNCHEZ, M. (eds.), *España y las 17 Provincias de los Países Bajos. Una Revisión Historiográfica (XVI-XVIII)*. Córdoba, 2002, pp. 535-562.

³⁸ NORTH, M., *The Baltic: A History*, Cambridge, MA 2015. PELUS, M. L., *Wolter van Holsten. Marchand lubeckois dans la seconde moitié du seizième siècle*. Paris, 1981.

³⁹ Son los felibotes La Paloma Blanca, S. Carlos y Santa María (ADPB. Consulado Libro 28, f. 59).

⁴⁰ TENENTI, A. y TENENTI, B., *Il prezzo del rischio...*, pp. 43-62.

Por el contrario, no me he encontrado ningún seguro sobre mercancías cargadas en galeras. Las embarcaciones portuguesas son igualmente muy variadas. Hay desde naos y navíos, pero también varias carabelas y galeones⁴¹.

La tipología de las naves españolas es muy diversa, no solo por ser mayor el número de las citadas, sino también por su variedad. Empezaremos por el Cantábrico. En esta segunda mitad del siglo XVI, tal como señala Casado Soto, aún existía una mezcla en el tipo de embarcaciones, unas de origen medieval y otras más modernas⁴². En primer lugar, tenemos la nao, el tipo de nave mercante más empleada y citada. Aparece en todos los puertos y muy posiblemente fueran construidas en sus riberas. Hecho que coincide con los datos aportados por otros estudiosos que han hablado del comercio de España con la Europa atlántica en el siglo XVI⁴³. Menos citado aparece el galeón, que en ocasiones se confunde con la nao. Pero naos y galeones fueron las embarcaciones mercantiles por excelencia, ya que su ductilidad y capacidad de carga, más su coste moderado, les hacía ideales para el comercio de la época, así como para la pesca de altura en el Canadá⁴⁴. Otro tanto podemos decir de una embarcación menor, pero muy velera, la zabra, que en ocasiones se confunde con la galeaza. Aparece en todas las rutas, siendo propiedad de patrones españoles y portugueses. Junto a estos tres barcos tenemos el navío, muy a menudo confundido con la nao y el galeón, aunque no sé si estamos ante una tipología de embarcación diferente. Lo que no encontramos en los puertos españoles del Cantábrico son carabelas, muy presentes en los registros portuarios y en los seguros de finales del siglo XV⁴⁵, quizás por haber sido sustituidas en esa segunda mitad del siglo XVI por las naos y los galeones. Finalmente, están las pinazas, barcos más pequeños, frecuentemente utilizados para la pesca, pero que en los seguros marítimos nos aparecen como barcos de cabotaje para llevar mercancías de unos puertos a otros próximos con el fin de

⁴¹ BARROS, A., *Porto: a construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa, 2016. COSTA, L. F., *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa...*, pp. 110-122. POLONIA, A., *A expansão ultramarina numa perspectiva local...*, pp. 379-390.

⁴² CASADO SOTO, J. L., «Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI», *Itas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 1996, pp. 169-191.

⁴³ BILBAO BILBAO, L. M. y LANZA GARCÍA, R., «Entre Castilla y Francia. Comercio y comerciantes en Bilbao a mediados del siglo XVI», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, n.º 27, n.º 1, 2009, pp. 103-140. 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, p. 844. 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. 57-58.

⁴⁴ CASADO ALONSO, H., «La pêche à Terre-Neuve et le commerce international...».

⁴⁵ Por ejemplo, en los registros de averías de los puertos de Bilbao y Portugalete de la década final del siglo XV la presencia de carabelas es abundante (ARCHV. Sala de Vizcaya, Cajas 1933-2/1936-1 y 4317-4).

completar la carga para que ésta sea transportada en naves mayores⁴⁶. Incluso estas pinazas, junto con las chalupas, se utilizan para servir como vigilancia ante ataques de piratas, como en 1552 que se emplearon para «comprobar velas» en la defensa del puerto de Santander frente a la posible llegada de barcos franceses⁴⁷. Todas estas naves, especialmente las naos y los galeones, se utilizaban para todo tipo de travesías, ya que, como he señalado en una publicación anterior, había una pluriactividad de las embarcaciones, que se utilizaban para todo tipo de viajes, desde la pesca en Terranova, la navegación en el Atlántico o en el Mediterráneo⁴⁸. Había que aprovechar al máximo el elevado coste de las embarcaciones y, en consecuencia, exprimir su vida útil. Un buen ejemplo es el de la nao San Juan, que hizo 12 viajes a lo largo de su vida: Irlanda, Artamua (Dartmouth) y varios a Flandes y Terranova. Se construyó en los astilleros de San Sebastián en 1536 y era de 220 toneles, habiendo acumulado su dueño, Martín de Hernando, vecino de San Sebastián, una gran fortuna a través de su explotación⁴⁹. Lo que se buscaba, pues, eran barcos versátiles y aptos para múltiples rutas.

Los barcos utilizados en la Carrera de Indias están muy señalados: muchas naos y galeones, varias urcas, alguna carabela y galeaza e, incluso, los típicos barcos holandeses de finales de siglo, los *felibotes*. En el Mediterráneo tenemos naos y zabras, aunque aparecen, también, las saetas catalanas. Por ejemplo, la Santa María y Santo Cristóforo, cargada con aceites, apreciados por pacto a 11 reales la arroba, desde Sevilla a Génova; la Santa María y San Cristóbal de Calella con 17 fustes de sardina ahumada desde la Puebla del Deán en Galicia hasta Alicante; y la Santa María y San Juan de Blanes, con atunes y sardinas desde Lagos a Civita Vecchia.

CUADRO 21
PRINCIPALES NOMBRES DE LOS BARCOS

Nombre	Número de barcos
La María	304
Espíritu Santo	239
San Juan	198
La Trinidad	145
San Pedro	98

⁴⁶ Se han conservado bastantes seguros marítimos donde se dice que la carga va primero en pinazas de tal puerto a otro y, posteriormente, en una nao o galeón hacia su destino final.

⁴⁷ ADPB. Consulado. Libro 6, fol. 64v.

⁴⁸ CASADO ALONSO, H., «La pêche à Terre-Neuve et le commerce international...».

⁴⁹ ARCHV. Pleitos civiles. Fernando Alonso (F). Cajas 814/2 y 1311/1.

Nombre	Número de barcos
Santiago	91
San Antonio	77
Nuestra Señora de La Concepción	75
La Magdalena	64
San Nicolás	56
Nuestra Señora de Begoña	56
La Buena Ventura	55
San Miguel	54
Santa Catalina	89
El Buen Jesús	37
Santa Cruz	36
Santa Clara	32
San Salvador	31
La Francesa	30
Nuestra Señora de Ayuda	29
La Janeta	28
San Andrés	28
La Esperanza	27
Santa Ana	25
Nuestra Señora de Gracia	51
San Sebastián	22
Nuestra Señora de la Victoria	22
Nuestra Señora del Rosario	21
San Bartolomé	21
La Misericordia	21
Nuestra Señora de La Consolación	20
Los Tres Reyes	20
San Francisco	18
San Jorge	17
Salvador	16
La Juana	16
San Martín	15
La Margarita	15

Nombre	Número de barcos
Nuestra Señora de Guadalupe	15
San Antón	14
Nuestra Señora del Camino	14
El Jaqués	14
San Vicente	14
El Cisne	13

La diversidad en la tipología de las embarcaciones aseguradas se manifiesta también en sus nombres (CUADRO 21). Como se ve, el predominio de nombres con advocaciones religiosas es claramente mayoritario. Pero esta es una radiografía falsa, si comparamos la onomástica según los lugares de procedencia de las embarcaciones. Mientras que la totalidad de las naves españolas, portuguesas e italianas y gran parte de las francesas se llaman por nombres religiosos, como santos, vírgenes, cristos u otras advocaciones: Santa María, San Juan, San Pedro, Santísima Trinidad, Espíritu Santo, Nuestra Señora de Begoña, Nuestra Señora de La Concepción, El Crucifijo de Burgos, San Telmo, etc. No ocurre lo mismo en las de los Países Bajos (Flandes, Zelanda, Brabante y Holanda) y de la Hansa. Allí lo que nos encontramos son urcas llamadas el cisne, el dragón, el pelicano, la fortuna, el Jonás, el grifón el lebel, la flor de lis, el león, el Sansón, la Neptuna, etc. Incluso, una urca de Monnickendam se llama el Monte de Venus. Estamos, pues, ante dos Europas cultural y mentalmente distintas. La del sur, que busca el amparo religioso para la salvación de la nave, y otra, más laica, donde se da otro valor a las embarcaciones. En suma, un mundo de marineros, patrones, mercaderes y maestros bajo el influjo católico y otro protestante. El límite entre ellos lo marcan los puertos de Flandes, Normandía y Bretaña donde los ámbitos se mezclan, pero a partir de ahí se ve claramente una Europa del Sur y otra Europa del norte. Pero lo interesante es constatar que, en el caso de las urcas de los Países Bajos, se denominaban hasta mediados del siglo XVI las más de ellas con nombres religiosos, cosa que no ocurre 20 años después⁵⁰. ¿Es muy posiblemente otro de los símbolos del avance calvinista en dichas tierras?

Acerca de la capacidad de las embarcaciones registradas en las pólizas de seguros marítimos burgaleses la información es casi nula, ya que hay solo disponemos de la procedente de 6 casos. Cinco corresponden a barcos normandos, cuyos tonelajes oscilan entre 60 y 160 toneles, o sea barcos de arqueo medio. La única nao que sabemos su capacidad (500 toneles) es Nuestra

⁵⁰ FAGEL, R., *De Hispano-Vlaamse wereld...*, pp. 495-501.

Señora de Begoña, cuyo maestre fue Antonio Bernal y su dueño Pedro de Liando, vecino de Bilbao. Esta fue asegurada por Sancho del Barco de Bilbao con mosquetes y brea –tasados en 300 ducados– con destino a Sevilla el 28 de diciembre de 1593⁵¹. Muy posiblemente dicha carga y, quizás, la nave, denominada específicamente como «nao grande», partiera posteriormente hacia América. Suposición hecha a partir del nombre del maestre, perteneciente a una familia de marineros de Triana, los Bernal, muy habituales en las pólizas de la Carrera de Indias. Sin embargo, lo que parece indiscutible es el aumento de la capacidad de carga de los barcos mercantes españoles, pues estamos muy lejos de los 50 y 40 toneles que declararon dos carabelas vascas, que estaban atracadas en el puerto de La Esclusa a finales del siglo XV⁵².

Iguales dificultades encontramos al intentar saber cuáles eran los precios de los barcos. Valoración que dependía tanto de su tonelaje como de la demanda especulativa, como es el caso de la Carrera de Indias, ya que había de adquirirse antes de la inminente partida de la flota. La única aproximación es la que nos aportan las informaciones acerca de las sumas de ducados contratadas para asegurar los cascos de los barcos. Los resultados son, sin embargo, parciales y meramente orientativos, ya que como analizaremos en su correspondiente apartado, la mayor parte de las embarcaciones aseguradas son españolas y portuguesas, mientras que las del resto de naciones se debieron asegurar en sus localidades de procedencia. De ahí que no podamos comparar, por ejemplo, el precio de las naves vascas o de la Carrera de Indias con las de Ragusa o Zelanda. Otro problema añadido es saber qué proporción del precio total de barco era asegurado, ya que debía de oscilar y casi nunca superaba el 80 %. Por otro lado, como se ha señalado al hablar del contrato de seguro marítimo, para cubrir los riesgos de la armazón, los aparejos y las vituallas era necesario hacer otra póliza, lo que elevaba el coste de los viajes.

CUADRO 22
SEGUROS DE CASCOS DE BARCOS SEGÚN SU PROCEDENCIA

Localidad del barco	Pólizas	Ducados	Valor medio
Bilbao	63	56.875	903
Portugalete	57	40.636	713
Santander	57	14.645	257
Sevilla	49	59.026	1.205
Laredo	47	23.980	510

⁵¹ ADPB. Consulado. Libro 101, fol. 160v.

⁵² ADN. B-6156.

Localidad del barco	Pólizas	Ducados	Valor medio
San Sebastián	40	26.160	654
Deva	39	35.080	899
Pasajes	34	28.576	840
Rentería	23	27.350	1.189
Zumaya	18	13.500	750
Lequeitio	14	4.320	309
Motrico	14	12.650	904
Castro Urdiales	13	8.870	682
Bayonne	12	3.600	300
San Juan de Luz	11	5.250	477
Orio	10	8.700	870
Viana do Castelo	10	1.970	197
Ondárroa	8	9.150	1.144
Oporto	8	2.150	269
Fuenterrabía	7	4.275	611
Santoña	6	1.780	297
Cádiz	5	2.716	543
Zarauz	5	4.400	880
Lezo	4	2.950	738
Lisboa	4	2.725	681
Quejo	3	600	200
Vila do Conde	3	1.525	508
Zubiburu	3	500	167
Deusto	3	6.500	2.167
Le Havre	3	4.500	1.500
Isla	2	450	225
Avilés	2	800	400
Flandes	2	1.200	600
Quíos	2	300	150
Marquina	2	680	340
Leça de Matosinhos	2	250	125
Azpeitia	1	250	250
Azurara	1	500	500

Localidad del barco	Pólizas	Ducados	Valor medio
Aveiro	1	100	100
Amberes	1	2.000	2.000
Bermeo	1	100	100
Burdeos	1	456	456
Bayona	1	300	300
San Julián de Musques	1	1.000	1.000
San Juan de Luz, Zubiburu	1	550	550
Enkhuizen	1	500	500
Esposende	1	50	50
Florencia	1	650	650
Guetaria	1	900	900
Iziar	1	2.000	2.000
¿Ondárroa?	1	50	50
Miragaia	1	200	200
Matosinhos	1	500	500
Colindres	1	50	50
Desconocido	21	17.205	819
TOTAL	624	446.000	

La consulta de este CUADRO 22 nos revela la variedad de cifras que podía alcanzar el precio de los barcos, dado que, como hemos visto antes, había una tipología muy variada y el arqueo de cada uno de las naves era múltiple. Los datos de estas 624 pólizas muestran que la media de las sumas aseguradas es de 714,74 ducados, mostrándonos una horquilla muy amplia de precios. Los barcos más caros corresponden en su mayoría a la flota vasca (bilbaína y guipuzcoana) y a la de la Carrera de Indias. Hecho que coincide con lo que han escrito los estudiosos de la construcción naval en aquellos momentos, donde hablan del aumento del tonelaje de los barcos que se estaban construyendo en los astilleros vascos durante la segunda mitad de siglo XVI⁵³. Lo mismo puede

⁵³ CASADO SOTO, J. L., «Aproximación a la tipología naval cantábrica...». ODRIÓZOLA OYARBIDE, L., «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVII», *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 1996, pp. 93-146. ODRIÓZOLA OYARBIDE, L., *La construcción naval en Hondarribia, 1203-2002*. Fuenterrabía, 2003. ODRIÓZOLA OYARBIDE, L., *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. San Sebastián, 2002. IRIXOA CORTÉS, I., *Pasaia: hastapenak (XIV-XVI. mendeak) / Pasaia: orígenes (siglos XIV-XVI)*. Pasajes, 2009. GOIENETXE PATRÓN, E., *Pasaia atlántico*:

decirse de las embarcaciones con destino a América⁵⁴. En ambos casos coinciden las necesidades de mayor arqueo para transportar grandes cargamentos y el deseo de los monarcas de que dichos barcos pudieran emplearse también en las armadas.

Estos seguros sobre el casco de los buques nos permiten también saber de manera indirecta cuáles eran los empleados en las diferentes rutas. Para ello he cruzado el valor medio de las sumas aseguradas sobre dichas naves según el itinerario sobre el que se contrataron (CUADRO 23).

CUADRO 23
DUCADOS ASEGURADOS SOBRE CASCOS DE BARCOS
SEGÚN LAS DIFERENTES RUTAS
(1565-1596)

Ruta	Pólizas	Ducados	Medias de sumas
Andalucía Oriental-Normandía	2	4.100	2.050
Andalucía-Orán-Murcia	1	2.000	2.000
País Vasco-Flandes-País Vasco	9	12.500	1.389
Andalucía-África-América	3	3.875	1.292
Andalucía-América	45	56.001	1.244
Cantabria-Canarias	1	1.200	1.200
África-Portugal	2	2.225	1.113
América-Andalucía	18	19.525	1.085
Flandes-País Vasco	6	6.200	1.033
Andalucía Oriental-Flandes-País Vasco	1	1.000	1.000
País Vasco-Andalucía	94	87.800	934
Andalucía-América-Andalucía	4	3.650	913
País Vasco-Terranova	1	900	900
Andalucía-Brasil-Andalucía	1	900	900

patrimonio marítimo. Pasajes, 2013. UNSAIN AZPIROZ, J. M.^a (ed.), *San Sebastián, ciudad marítima*. San Sebastián, 2009. AZPIAZU ELORZA, J. A., *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI...* BARKHAN, M., *Shipowning, shipbuilding and trans-Atlantic fishing in Spanish Basque ports, 1560-1630* (PhD thesis, University of Cambridge, 1991). 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*. 51 Serie IV, Historia Moderna, t. 24, 2011, pp. 51-87.

⁵⁴ SERRANO MANGAS, F., «Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias», *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 1996, pp. 223-236. SERRANO MANGAS, F., *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*. Madrid, 1992.

Ruta	Pólizas	Ducados	Medias de sumas
Canarias-América	7	6.150	879
País Vasco-Terranova-País Vasco	87	74.560	857
Cantabria-Francia-Cantabria	1	800	800
Andalucía-África	1	800	800
Andalucía-Terranova-País Vasco	1	800	800
Cantabria-Andalucía	45	34.926	776
Portugal-Cantabria	1	700	700
Cantabria-Flandes	41	26.888	656
Madeira-Italia	1	650	650
Cantabria-Terranova-Cantabria	10	6.350	635
País Vasco francés-Terranova -País Vasco francés	4	2.500	625
Galicia-Andalucía	7	4.300	614
País Vasco-Portugal	3	1.800	600
Bretaña-Terranova-País Vasco	3	1.800	600
Flandes-Cantabria	2	1.200	600
País Vasco-Normandía	7	3.950	564
País Vasco-Flandes	33	18.408	558
País Vasco-Normandía-País Vasco	2	1.000	500
Andalucía-Flandes	1	500	500
Normandía-Cantabria	1	500	500
Andalucía-Normandía-Andalucía	1	500	500
Andalucía Oriental-África -Andalucía Oriental	1	500	500
País Vasco-Irlanda	1	500	500
País Vasco-Terranova-La Rochela	1	500	500
Cantabria-Flandes-Cantabria	3	1.400	467
Terranova-País Vasco	28	12.510	447
País Vasco-Bretaña	6	2.650	442
Burdeos-Terranova-Burdeos	2	856	428
País Vasco francés-Portugal -Terranova-País Vasco francés	3	1.200	400
Terranova-Asturias	2	800	400

Ruta	Pólizas	Ducados	Medias de sumas
País Vasco francés-Bretaña	1	400	400
Portugal-Brasil	3	1.175	392
Portugal-Flandes	4	1.550	388
País Vasco-Bretaña-País Vasco	4	1.500	375
País Vasco francés-Andalucía	2	700	350
Andalucía-Normandía	2	700	350
Terranova-País Vasco francés	4	1.300	325
Cantabria-Normandía	28	8.720	311
Portugal-Flandes-Portugal	2	600	300
Andalucía-Bretaña	1	300	300
África-Andalucía	1	300	300
Portugal-País Vasco	1	300	300
Andalucía Oriental-Flandes	1	300	300
Brasil-Portugal	6	1.750	292
Portugal-Italia	4	1.125	281
Cantabria-Portugal	2	550	275
País Vasco-Canarias-País Vasco	5	1.350	270
Andalucía-País Vasco	10	2.650	265
Galicia-Cantabria	2	500	250
País Vasco-Galicia-País Vasco	1	250	250
País Vasco-Portugal-País Vasco	1	250	250
Galicia-Flandes	3	716	239
Andalucía-Terranova-Andalucía	2	400	200
País Vasco francés-Flandes -País Vasco francés	1	200	200
Terranova-Andalucía	1	200	200
Asturias-Andalucía	1	200	200
País Vasco francés-Terranova -País Vasco francés	1	200	200
Cantabria-Bretaña	14	2.780	199
Andalucía-Cantabria	6	1.160	193
Terranova-Portugal	3	545	182
País Vasco-Andalucía-País Vasco	3	525	175

Ruta	Pólizas	Ducados	Medias de sumas
Portugal-Terranova-Portugal	3	300	100
Portugal-Terranova	1	100	100
Brasil-Galicia	1	100	100
País Vasco francés-Portugal	1	100	100
Portugal-Bretaña	1	100	100
Asturias-Cantabria	1	80	80
Desconocido	2	150	75
TOTAL	624	446.000	

Según dichas cifras, dejando aparte algunas pólizas puntuales y los seguros de ida y retorno –de mayor duración temporal y mayor riesgo–, se confirma que en la navegación procedente de Andalucía, Canarias y África (las embarcaciones de esclavos) y con destino a América se emplearon barcos más caros como consecuencia de su elevado tonelaje, muy posiblemente por encima de 250 toneles⁵⁵. Parecidas razones son las que explican el precio de los barcos que hicieron la ruta desde los puertos vascos hacia Sevilla, ya que una parte de ellos partían luego a tierras americanas. Incluso conocemos los casos de algunos armadores vascos que aprovecharon el viaje hacia Sevilla para allí vender el barco, obteniendo jugosos beneficios⁵⁶, que desmienten las frecuentes afirmaciones que hablan que en el comercio hispano americano del siglo XVI se utilizaron barcos de deshecho y que después de su llegada a dichas tierras se desmantelaron⁵⁷. Por otro lado, tal afirmación es rebatida por la constatación de encontrarnos con sucesivas pólizas de varios barcos, que repiten a lo largo de los años la travesía por el Atlántico al mando del mismo maestro. Sin embargo, si en la Carrera de Indias se emplearon barcos de gran tonelaje, no parece suceder lo mismo en la navegación entre Portugal y Brasil, donde parece que se usaron naves más baratas⁵⁸. Lo mismo parece ser que

⁵⁵ A modo de ejemplo, el tonelaje de las 24 naos que participaron en la Armada del Estrecho (1581-1584) osciló entre 180 y 1.096 toneles, y fueron acompañadas por 4 fragatas de 80 toneles (PHILLIPS, C. R., *The Struggle for the South Atlantic. The Armada of the Strait, 1581-1584*. Londres, 2016, pp. 186-187).

⁵⁶ RODRÍGUEZ LORENZO, S. M., «Sevilla y la carrera de Indias: las compraventas de naos (1560-1622)», *Anuario de Estudios Americanos*, 73, 1. 2016, pp. 65-97. M. Barkham calculó que el beneficio obtenido por los dueños de barcos vascos que se vendieron en Sevilla osciló entre un 60 % y 80 % de su precio (BARKHAN, M., *Shipowning, shipbuilding and trans-Atlantic fishing...*, pp. 47-54).

⁵⁷ LORENZO SANZ, E., *Comercio de España con América en la época de Felipe II. 2, La navegación, los tesoros y las perlas*. Valladolid, 1980, pp. 283-295.

⁵⁸ POLONIA, A., *A expansao ultramarina numa perspectiva local...* Vol. I, pp. 365-412. BARROS, A., *Porto. A construção...*, pp. 382-440.

ocurrió en las flotas de la India⁵⁹. Aquí lo normal es que las naves no pasaran de 100 toneles, aunque su arqueo fue aumentando conforme avanzaba el siglo XVI. Ocurre lo contrario en los barcos dedicados a la pesca de Terranova, un negocio que era costoso, ya que, junto a los riesgos de navegar durante muchos meses en mares lejanos y peligrosos, eran necesarias hacer fuertes inversiones para poder disponer de embarcaciones adecuadas, que debían de ser de mayor tonelaje⁶⁰. Según S Huxley por término medio las naos utilizadas para la pesca de la ballena tenían entre 200 y 500 toneladas, aunque también las había más pequeñas⁶¹. La famosa nao San Juan, hundida en la bahía de Rey Bay en el Canadá y maravillosamente conservada en sus heladas aguas, era de 250 a 300 toneles y podía transportar unas 1.000 barricas de grasas de ballena. Su casco y aparejos se aseguraron en 1565 en Burgos por la suma de 2.000 ducados⁶².

En el resto de rutas, especialmente en las más transitadas, las del golfo de Vizcaya, el Canal de la Mancha y Países Bajos se debieron de utilizar naves más pequeñas, quizás entre 100 y 250 toneles, aunque predominaba la mezcolanza de tonelajes y barcos. Como dice Lapeyre, a Simón Ruiz un barco de 200 toneladas «les parecería a nuestros negociantes un gigante de los mares»⁶³. Los comerciantes castellanos del siglo XVI preferían buques más pequeños, ya que podían atracar en puertos de poco calado y que muchos tenían bancos de arena. Todo ello, a pesar de la existencia de una legislación consular y monárquica que quería barcos de gran tonelaje. Así el consulado del Burgos establecía que los barcos de la flota de la lana debían de partir juntos, en convoy. Igualmente, sus ordenanzas de flete de 1511 impulsaron la construcción de naos grandes «porque las dichas mercaderías e lanas vayan mejor e más seguramente». Incluso, desde finales del reinado de Carlos V, la mayor parte de las dos flotas anuales fueron armadas. Por ello sabemos que sus naos oscilaban en torno a 200 toneles, aunque había algunas que superaban los 500⁶⁴. Ello no quiere decir que, por el contrario, no se cumpliera la ordenanza y hubiera muchas naves más pequeñas en estas rutas. Así, las ordenanzas de la navegación de los Países Bajos, promulgadas por Carlos V en 1550-1551, establecían que debían de ser como mínimo de 80 toneles para los navíos de alta mar. Lo normal es que fueran barcos de 100 a 150 toneles, con

⁵⁹ COSTA, L. F., *Naus e galeões...*, pp. 59-91 y 122-152.

⁶⁰ CASADO ALONSO, H., «La pêche à Terre-Neuve et le commerce international...» AZPIAZU ELORZA, J. A.: «Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia», *Itsas Memoria*, 3, 2002, pp. 77-97.

⁶¹ HUXLEY, S., «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», en HUXLEY, S. (coord.), *Itsasoa*, 3: *Los vascos en el marco del Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*. San Sebastián, 1987, p. 50.

⁶² ADPB. Consulado, Libro 35, fól. 27.

⁶³ LAPEYRE, H., *Una familia de mercaderes...*, pp. 177-187.

⁶⁴ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El Consulado de Burgos...*, pp. 171-183.

una tripulación compuesta de 32 personas, siendo al menos de 25 hombres y 3 artilleros. Reglamentación que se hizo más restrictiva en 1553⁶⁵. A partir de esos años 1560 el peligro de la navegación en el Canal de la Mancha hizo que aumentara el arqueo de las embarcaciones de la flota de la lana, que iban todas armadas y protegidas de soldados. Así, la flota comandada por el duque de Medinaceli, que partió hacia Flandes en 1571, estaba compuesta de 11 naos de 120 a 650 toneles, 15 navíos pequeños de 50 a 80 toneles, una urca y tres zabras, llevando a bordo 1.263 soldados⁶⁶. Situación que se repite en las diversas armadas organizadas por Carlos V y Felipe II, donde la mayor parte de las naves eran grandes⁶⁷.

Sin embargo, salvo para éstas armadas y para las naves organizadas y fle-tadas por el consulado de Burgos, el resto de las embarcaciones fueron más pequeñas. En las rutas noratlánticas siguieron siendo abundantes los barcos de 100 a 150 toneles. Al menos esto es aplicable a las embarcaciones holandesas y, muy probablemente, a las naos normandas, portuguesas y bretonas⁶⁸. Por ejemplo, la de los Países Bajos a mediados de siglo estaba compuesta por más de 600 barcos de 70 toneles o menos, siendo manejados por muy pocos marineros⁶⁹. Para los años finales del siglo XVI los estudios de I. López Martín revelan que el 82,7 % de los contratos de flete desde Ámsterdam para la Península Ibérica eran en navíos de entre 100 a 200 toneles sobre un total de 1.042 embarcaciones entre 1592 y 1602. Importancia que se repite para los que fueron a Italia en el mismo periodo, donde el 63,9 % fueron en naves de entre 100 y 200 toneles sobre un total de 191 contratos de flete⁷⁰. La flota inglesa en 1582 estaba compuesta en un 78 % por navíos de menos de 100 toneladas⁷¹, lo que me lleva a preguntar si el impulso al aumento del arqueo naval por parte de Felipe II no incidió en la menor competitividad de la flota española frente a las extranjeras, ya que sus barcos eran menos navegables, más costosos de construir y de mantener, con mayores tiempos de estiba, y menos adaptables a los puertos europeos de pequeño calado. Hecho que hemos de sumar a la obligación real y consular de navegar en convoy, fruto de los crecientes ataques

⁶⁵ SICKING, L., *Neptune and the Netherlands. State, Economy and War in the Renaissance*. Leiden, 2004, pp. 242-280. SICKING, L., «Los grupos de intereses marítimos de la Península Ibérica en la ciudad de Amberes: la gestión de riesgos y la navegación en el siglo XVI», in SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., BOCHACA, M. y AGUIAR ANDRADE, A. (eds.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño, 2012, pp. 167-199.

⁶⁶ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El Consulado de Burgos...*, pp. 181-182.

⁶⁷ CASADO SOTO, J. L., *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid, 1988.

⁶⁸ FAGEL, R., *De Hispano-Vlaamse wereld...*, pp. 160-162.

⁶⁹ SICKING, L., «Los grupos de intereses marítimos...» pp. 181-187.

⁷⁰ Agradezco al investigador Iñaki López Martín el aporte de estas cifras, sacada de su enorme base de datos sobre el comercio holandés en la Península Ibérica entre 1574 y 1609.

⁷¹ FRIEL, I., *Maritime history of Britain and Ireland*. Londres, 2003, p. 113.

piráticos, con los gastos suplementarios que ello suponía. No es extraño, pues, que la flota cantábrica dejara de interesarse por la navegación en Europa y optara por la carrera de Indias, que reportaba los suficientes beneficios para compensar los costes.

De lo que si tenemos datos es de la capacidad de carga de la flota de la lana que organizaba bianualmente el consulado de Burgos, ya que su contabilidad se ha conservado, tanto la de los puertos de salida como la de los de llegada⁷².

CUADRO 24
CARGAMENTOS DE LAS FLOTAS DE LA LANA A FLANDES

Años	Datos de Burgos			Datos de Brujas		
	Barcos	Sacas	sacas/barco	Barcos	Sacas	sacas/barco
1520/21	20	12.345	617,3			
1521/22	29	17.319	597,2			
1522/23	23	10.970	477,0			
1523/24	49	31.347	639,7			
1524/25	37	24.928	673,7			
1525/26	30					
1526/27	28					
1527/28	34	27.861	819,4			
1528/29	39					
1529/30	35	16.620	474,9			
1530/31	36	29.486	819,1			
1531/32	21	20.218	962,8			
1532/33	29					
1533/34	26	23.475	902,9			
1534/35	30	20.110	670,3			
1535/36	22	15.996	727,1			
1536/37	43					
1537/38	33	25.072	759,8			
1538/39	40	29.973	749,3			
1539/40	49	38.472	785,1			
1540/41	43	29.978	697,2			

⁷² ADPB. Consulado. Libros 1, 3, 6, 12, 14, 15,16, 19 y 30. SB. Consulado de España, II-149, *Libro de rótulos de averías (1550-1574)*.

Años	Datos de Burgos			Datos de Brujas		
	Barcos	Sacas	sacas/barco	Barcos	Sacas	sacas/barco
1541/42	32	31.000	968,8			
1542/43	48	25.000	520,8			
1543/44	41	23.493	573,0			
1544/45	47	39.785	846,5			
1545/46	36	26.491	735,9			
1546/47	34	31.028	912,6			
1547/48	41	36.690	894,9			
1548/49	55	51.679	939,6			
1549/50	14	15.773	1.126,6			
1550/51	25	23.582	943,3	25	25.045	1.001,8
1551/52	23			12	10.965	913,8
1552/53	29	27.079	933,8	10	6.189	618,9
1553/54	29			19	20.599	1.084,2
1554/55	8	8.158	1.019,8	9	8.347	927,4
1555/56	19	23.163	1.219,1	4	4.957	1.239,3
1556/57	20	18.672	933,6	22	24.617	1.119,0
1557/58	21	15.036	716,0	15	10.019	667,9
1558/59	33	29.127	882,6	22	15.558	707,2
1559/60	14	14.706	1.050,4	20	22.159	1.108,0
1560/61	11	13.210	1.200,9	11	14.514	1.319,5
1561/62	15	20.085	1.339,0	17	21.404	1.259,1
1562/63	10	11.044	1.104,4	6	7.670	1.278,3
1563/64	14	18.946	1.353,3	17	19.278	1.134,0
1564/65	10	16.142	1.614,2	7	10.732	1.533,1
1565/66	8	10.471	1.308,9	10	16.202	1.620,2
1566/67	10	6.881	688,1	8	10.471	1.308,9
1567/68	16	16.423	1.026,4	24	15.189	632,9
1568/69	11	11.426	1.038,7	13	11.852	911,7
1569/70	7	1.221	174,4	2	592	296,0
1570/71	28	2.801	100,0	16	4.921	307,6
1571/72	16	10.440	652,5	20	3.533	176,7
1572/73	11	8.045	731,4	27	10.178	377,0
1573/74	9	1.579	175,4	22	11.864	539,3

Aunque estos datos son relativos, ya que no sabemos qué volumen de otras mercancías iban en dichos barcos, es evidente que se observa un crecimiento en el tonelaje medio de las naves que formaban parte de las dos flotas anuales que iban desde España hasta los Países Bajos a partir de mediados de siglo. Desde entonces no son raras las naos y galeones que cargaron más de 1.000 sacas cada una. Y eso, a pesar de que las exportaciones laneras fueron decreciendo desde mediados de la centuria, antes incluso de la sublevación de dichos territorios. Hubo menores cargamentos, pero en naves más grandes y fuertemente armadas. Igualmente, dichas contabilidades registran que, según sus propietarios, todas eran cantábricas. Es indudable que hubo otras embarcaciones en la misma ruta que fueron por libre, especialmente las que buscaron el amparo del consulado de Bilbao, pero de ellas no tenemos noticias, aunque suponemos que tendrían un tonelaje más diverso, predominando las de mediano y pequeño tamaño. Característica que es extensible a los barcos bretones, normandos y flamencos que hicieron la misma ruta entre España y Zelanda-Amberes-Brujas.

De algunos de los propietarios de barcos, que aparecen en estas cuentas de averías de dichos consulados, se han conservado sus pólizas. El cruce de estos datos revela conclusiones interesantes acerca de la importancia económica de dicha navegación y de la imperiosa necesidad de que las embarcaciones estuvieran aseguradas. Si analizamos las dos flotas de la lana, fletadas por el consulado de Burgos, que salieron en 1568 de Santander a Ramua (Arnemuiden), podemos ver lo siguiente. A finales de mayo partieron 5 naves, ya que otras dos, aunque estaban preparadas, no se cargaron. El total fue de 3.400 sacas⁷³. Una de ellas, la Santa María de Iranzu, cuyo maestre y dueño, Lope de Iranzu, aseguró por su cuenta el casco de dicho galeón por la suma de 1.200 ducados. Por otro lado, sabemos que se cargó con 600 sacas de lana. En agosto de 1568 partieron otras cinco naves y otra no se cargó⁷⁴. Entre ellas estaba la nao los Tres Reyes, propiedad en sus dos terceras partes de Ochoa de Larrea y en las restantes de Juan de Vallecilla Ugarte de Portugaleta, siendo

⁷³ Las naves fueron Nuestra Señora de la Concepción, maestre Juan de Montellano, con 900 sacas de lana; Nuestra Señora de Begoña, maestre y dueño Martín de Santurde y Martín de Olarte, con 750; Nuestra Señora de Laredo, maestre Juan de Escalante Xerte en compañía de Arnao, con 750; Espíritu Santo, maestre Martín de La Rentería vecino de Castro, con 400; Santa María de Iranzu, maestre Lope de Iranzu, con 600. No se cargaron las naos El Salvador, maestre Ochoa de Capitillo, y el Santo Crucifijo, maestre Sebastián de Bermeo (ADPB. Consulado. Libro 99, folio suelto. *Relación de las naves dispuestas a zarpar de Santander*).

⁷⁴ El 14 de agosto de 1568 se declaró que partieron de Santander las siguientes naves: Nuestra Señora de Begoña, maestre Antonio de Larrea, con 1.500 sacas de lana; La Madalena, maestre Lope de Luxarra, con 1.200, pero no cargó; Nuestra Señora de Guadalupe, maestre Martín de Sartucha y dueño, con 1.100; La Asunción, maestre Ochoa de La Sierra y dueño, junto con Ochoa de Larrea; los Tres Reyes, maestre Pedro de Larrea, dueños Ochoa de Larrea y Juan de Vallecilla con 900; el Santo Espíritu, maestre Juan Pérez de Arbolancha y dueño Ochoa de Capitillo, con 750 sacas (ADPB. Consulado. Libro 99, folio suelto. *Relación de las naves dispuestas a zarpar de Santander*).

su maestre Pedro de Larrea. La nave fue asegurada en dos pólizas por valor de 1.600 ducados sobre el casco del barco. A esta se sumó la Ascensión, maestre Ochoa de la Sierra, dueño junto con Ochoa de Larrea, vecinos de Portugalete, que lo fue por 1.200 ducados sobre el casco. Mientras, por otra parte, sabemos que la primera cargó con 900 sacas de lana y 1.100 la segunda⁷⁵. Del resto de los barcos no tengo constancia documental de seguros sobre sus cascos, aunque sí sobre sus mercancías. Según las cuentas del consulado de Burgos estas dos flotas del año 1568 transportaron 8.750 sacas de lana. Pero si cotejamos las sumas de los seguros marítimos sobre dichas mercancías podemos ver que dichos cargamentos se tasaron en 23 pólizas diferentes por la elevada suma de 103.885 ducados⁷⁶. Valor que quizás fuera superior, ya que es posible que no se hayan conservado todos los seguros. Esto nos habla del gran volumen económico que se movía en torno al comercio lanero con Flandes y, en consecuencia, de los peligros que iban implícitos en caso de naufragio o piratería. No es, pues, extraño que las flotas fueran fuertemente armadas y sus cargamentos cubiertos por pólizas de seguro.

Poseer barcos era un negocio rentable y que movía mucho dinero, ya que por un lado sus propietarios podían participar en el transporte naval de la lana, monopolizado y organizado por el consulado de Burgos, pero también podían actuar por libre con otros productos y en otros mercados. El asunto, como señalé en otro momento, era mantener la pluriactividad en sus negocios con muchos viajes y, en consecuencia, aprovechar todas las oportunidades y disminuir los riesgos. Un mismo barco le vemos en un momento llevando lana a Brujas, más tarde transportando hierros a Sevilla, luego en la pesca de Terranova y posteriormente en la Carrera de Indias⁷⁷. La visión que nos aportan los miles de pólizas de seguros marítimos burgaleses es que la flota naval en el siglo XVI no estaba especializada en ningún tipo de mercancía ni de ruta.

No dispongo de datos acerca de la tripulación de los barcos asegurados. Únicamente se citan en las pólizas a los maestros y, de manera ocasional, a los capitanes y dueños. No obstante, a modo de referencia, disponemos de información acerca del número de personas embarcadas en naves que salieron Bilbao a finales del siglo XV, merced a las cuentas de avería de dicho puerto y del de Portugalete, que se conservan en el Archivo de la Real Chancillería de

⁷⁵ ADPB. Consulado. Libro 99, fols. 178-179v. La nao Los Tres Reyes se perdió en Honfleur, por lo que el corredor de seguros, Cristóbal Alonso Cerezo, optó por no recuperar la mercancía, renunciando a sus derechos de avería y desembolso, reasegurándoles dos meses más tarde en otras dos nuevas pólizas por valor de 350 ducados (ADPB. Consulado. Libro 99, fols. 197-199).

⁷⁶ ADPB. Consulado. Libro 98, fols. 291, 361, 361v, 388 y 416. Libro 99, fols. 18, 18v, 21, 24, 26, 27, 32, 32v, 33, 33v, 34, 69v, 70, 71v, 148, 178, 180 y 181.

⁷⁷ CASADO ALONSO, H., «La pêche à Terre-Neuve et le commerce international...».

Valladolid⁷⁸. Así, la carabela de Fortún Sánchez de Arriaga, que partió rumbo a Flandes el 12 de enero de 1489 iba con 22 hombres de tabla (marineros) y 8 sin cometón, con sus armas y 3 pajes. El 22 de mayo de 1495 la carabela Santa Catalina de Martín Sánchez de Berriz, cargada de 1.200 quintales de hierro y 2 cajas de azogue con destino a Londres, declaró que llevaba 15 marineros, 3 grumetes y 2 pajes armados. Junto a la tripulación de protección, esta misma debía de ir armada con artillería en los momentos de tensión bélica. Parecida situación aparece en el contrato de condiciones de navegación, firmado el 24 de julio del mismo año, por el maestre de la carabela San Pedro, Martín Sánchez de Lenxarra, con su armador el mercader burgalés Pedro de Palenzuela, y corroborado por el consulado de Burgos. En él se dice, aparte del trayecto y puertos de atraque, que la nave, cargada con 724 quintales de hierro (consignadas por mercaderes vascos y bretones), 23 sacas de lanas y 4 costales de peletería a nombre de los mercaderes burgaleses de los Quintanadueñas y Miranda, y 12 sacas de lana y 24 costales de urchilla a nombre de Martín de Urteaga, debería de partir hacia Nantes con «quarenta ombres de tabla con sus coraçes e capaçates e ocho grumetes con sus ballestas e dos pajes a la dicha nao, vista artillada de lombardas e polbora e armas». Ejemplos que se repiten en otros contratos de flete, registrados en dichas cuentas⁷⁹. Incluso, hay expediciones en que los barcos iban con personal externo, 25 sobresalientes armados⁸⁰. Parecida situación fue la de la nao La Trinidad, asegurada en Bilbao en 1537, que partió de dicho puerto y posteriormente desde el de Santander, cargada con 847 sacas de lana, 50 costales de regaliz, 6 costales de hilaza y una caja de sedas, con destino a Flandes. Iba con 12 marineros, 3 grumetes y 2 pajes armados⁸¹. En suma, era habitual que en las rutas peligrosas los barcos fueran armados con soldados y artillería. Pero no se exigían condiciones especiales para formar parte de la tripulación de dichos barcos o, al menos, no hay ningún apartado a este respecto en los estatutos de las cofradías de mareantes⁸². Tampoco, en ninguna póliza conservada se establece la obligación de que tenga que ir el barco con una tripulación armada con el fin de rebajar el precio de la prima.

⁷⁸ ARCHV. Sala de Vizcaya. Cajas 1933-2/1936-1 y 4317-4.

⁷⁹ ARCHV. Sala de Vizcaya. Caja 1936-1.

⁸⁰ GONZÁLEZ ARCE, J. D., «Armamento y hombres de armas en la navegación comercial del Cantábrico oriental (1480-1550)», *Gladius*, XXXIX, 2019, pp. 127-145.

⁸¹ ARCHV. Sala de Vizcaya. Caja 1323/2.

⁸² GARCÍA FERNÁNDEZ, E., «Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores vascas (siglos XIV al XVI)», *118 Congrès Nat. des soc. hist. et scient. (Pau-1993)*, *Golfe de Gascogne*, Pau, 1995, pp. 357-375. SERNA VALLEJO, M., *De los gremios de mareantes a las actuales cofradías de Castro Urdiales, Colindres, Laredo y Santoña*. Santander, 2017, pp. 43-54.

Estas cifras, por otro lado, nos pueden servir de referencia para poder hacer el cálculo de la tripulación de los barcos asegurados en la segunda mitad del siglo XVI. Su número variaba de acuerdo a su tonelaje. Tomamos como modelo de comparación los barcos que participaron en la pesca en Terranova. Así sabemos que un galeón de 200 toneladas llevaba a bordo 50 personas; uno de 450 toneladas, 80 personas (65 marineros, 10 grumetes y 5 pajes); un galeón de los más grandes con 700 toneladas tenía 130 tripulantes, de los que 100 eran marineros, 24 grumetes y 6 pajes⁸³. Para los barcos mercantes la tripulación era menor. Así, la citada Ordenanza de Navegación de Carlos V de 1550 fijaba, para los barcos que hacían la ruta del oeste desde los Países Bajos, que las naves de 100 a 150 toneles debían de llevar una tripulación compuesta de 32 personas, siendo al menos de 22 hombres mayores de 18 años y 3 artilleros⁸⁴. En el caso del comercio portugués, donde sus barcos fueron más pequeños que los españoles, sabemos, por ejemplo, que el navío de Aleixo Gonçalves de Massarelos, con 80 toneladas, era tripulado por 8 hombres. Situación que se repite en otros casos⁸⁵. Los estudios acerca del comercio en el Báltico señalan que los barcos holandeses llevaban 1 hombre por cada 20 toneles de arqueo, mientras que si iban al Mediterráneo la proporción era de un hombre por cada 8-10 toneles. Ratios que, por lo que sabemos, eran inferiores a los de otras flotas europeas, lo que habla de la elevada relación coste/beneficio de los navíos holandeses⁸⁶.

⁸³ HUXLEY-BARKHAM, S., «Vascos en Terranova», *BEHSS*, vol. 2, 1978, pp. 191-200. HUXLEY, S., «Los vascos y las pesquerías transatlánticas...», pp. 53-61.

⁸⁴ SICKING, L., *Neptune and the Netherlands. State...* pp. 251-253. FAGEL, R., *De Hispano-Vlaamse wereld...* pp. 160-162.

⁸⁵ Disponemos de algunos ejemplos de entrada de barcos a Oporto, facilitados amablemente por el profesor Amândio Barros. Son los siguientes: Navío inglés de Ingram Barman, 1577, cerca de 160 toneladas, trajo una tripulación de 18 hombres y dos mozos; Navío de Bretaña con trigo, 1577, no se indica tonelaje, con 11 hombres; Nao inglesa de Arthur Bateman, 1578, con fardos de paños y estaño, 19 hombres; Nao flamenca de Guillermo Dam, 1578, llegada de Amberes (y Calais), 20 hombres; Zabra de Pedro de Arrazamono, (Zabra Santana, de Castro Urdiales), 1597, 8 hombres; Pinaza gallega (de Juan de Vilariño, de Cangas), Nuestra Señora da Guía, con carga de Diego Pereira, cargada de hierro, mosto, brea, resina, madera, etc., desde Bilbao, 1597, 5 hombres; Carabela de André Pires, Matosinhos, desde Navia, Asturias, 8 hombres; Urca Falcão, de Dariel Gillis, venida de Melvin, Alemania, 1597, 9 hombres; Urca Fortuna, de Juan Palma, de Hamburgo, 1597, 6 hombres y 1 mozo; Urca Borboleta Dorada, de Giraldo Jaques, de Melvin, 1597, 10 hombres; Nao Margarita, francesa, de Juan Erfé, 1597, 12 hombres y 1 mozo; Carabela Santiago, de Oporto, maestre Juan Fernandes, venida de La Coruña, 1597, 9 tripulantes; Caravelão (teóricamente una carabela más pequeña) de Gaspar Gonçalves, de Leça, venido de La Coruña, 7 hombres y dos niños; y Navío de Juan Pires Maio, de Leça, 120 toneladas, con madera de Navia, Asturias, 1597, 11 personas.

⁸⁶ VAN ROYEN, J. R., «The Maritime Relations Between the Dutch Republic and Italy, 1590-1605», in MAZZEI, R. y FANFANI, T. (ed.), *Lucca e l'Europa degli affari, secoli XV-XVI*. Lucca, 1990, pp. 243-272. BRUIN, J. R., «Productivity, profitability, and cost of private and corporate Dutch shil owning in the seventeenth and eighteenth centuries», in TRACY, J. D. (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*. Cambridge, 1990. HAART, S., «De Italie-vaart, 1590-1620», *Zeventigste jaarboek van het genootschap Amstelodamum*, 70, 1978, pp. 42-60.

Por todo ello, estimo que en la navegación mercantil se necesitaba muy poca tripulación, tanto por el tamaño y tonelaje de los barcos empleados, como por la necesidad de los armadores de reducir costes. Lo que sí parece claro es que, conforme avanza el siglo XVI los barcos de la flota castellana eran cada vez de mayor tonelaje y con más tripulación. En este aspecto, como en otros, las flotas extranjeras eran más competitivas que las cantábricas al ser más pequeñas. En el caso de la navegación en convoy, mediante flotas, organizadas por la corona o el consulado la competencia no era posible. Las que participaban en la Carrera de Indias, al ser su comercio en régimen de monopolio, compensaban ampliamente los mayores costes que sus dueños tenían que hacer en lo que respecta al tamaño de las embarcaciones y a la numerosa tripulación que debían de emplear. Lo mismo ocurre en la de las flotas de lana castellana. Eso explicaría que sus naves fueran preferentemente españolas. Situación que no se repite en otros ámbitos, donde vemos la abundancia de naves flamencas, francesas y portuguesas. Es significativo en este aspecto que la casi totalidad de la lana castellana asegurada en Burgos y que salía por el puerto de Alicante hacia Italia, lo haga en naves extranjeras, especialmente de Ragusa, Génova y Venecia. No hay ninguna vasca. Situación que no acontecía a finales del siglo XV y principios del XVI, donde fueron barcos vascos los presentes en los puertos de Málaga y Cartagena, cargando lana y otras mercancías para el puerto de Pisa⁸⁷. La política de Felipe II, de la Casa de la Contratación de Sevilla y del Consulado de Burgos, tendente a impulsar la construcción de naves de gran tonelaje, fue a la larga nociva para los agentes del comercio exterior español. A ello se sumaron los altos precios que se alcanzaron en las ventas de embarcaciones para la Carrera de Indias, que favoreció la construcción en los astilleros cantábricos de naves de este tipo. Por ello, creo que, salvo para la navegación de larga distancia organizada en grandes flotas, en otras rutas el transporte fue dejado progresivamente en manos extranjeras. Tenemos, pues, otro tema de análisis en el viejo debate acerca de la decadencia de Castilla a finales del siglo XVI.

3. LAS RUTAS

El panorama de los itinerarios y de los tráficoes que revelan los seguros marítimos burgaleses de la época de Felipe II es tremendamente amplio y complejo. Vemos rutas que parten o tienen como destino todo el mundo

⁸⁷ CASADO ALONSO, H., «Comercio Internacional y Seguros Marítimos...». CASADO ALONSO, H., «Los negocios de la compañía Pesquera-Silos...».

conocido en la época, desde Narva en Moscovia hasta Creta en el otro extremo de Europa, pasando por la práctica totalidad de los puertos europeos. Pero, al mismo tiempo, hay rutas a Terranova, hacia la América hispana y portuguesa, a las islas y costas africanas y hacia la India. Creo que no hay, pues, mejor observatorio del comercio y de la navegación que el que nos ofrecen los registros consulares burgaleses, ya que constituyen una de las bases de información más grande que se han conservado en nuestros días. Por otra parte, reflejan el peso económico de la Península Ibérica en esta segunda mitad del siglo XVI. Desde los puertos ibéricos salían y llegaban embarcaciones con destino a todas las partes del mundo, tanto en flotas nacionales como extranjeras. Sin esto no se puede comprender el protagonismo político de la Monarquía Hispánica de Felipe II. Este peso es el que explica también que una multitud de mercaderes y dueños de barcos que son extranjeros aseguraran sus cargamentos en Burgos, aunque no tuvieran como destino o punto de partida los puertos ibéricos. Ello realza, aún más, el valor que tienen los registros de pólizas de seguros marítimos burgaleses para el estudio de los flujos comerciales en la Edad Moderna.

1. *Los puertos*

Una primera aproximación al estudio de las rutas y de los tráficoes asegurados en Burgos entre 1565 y 1619 nos lo proporciona el análisis de los puertos desde donde se salen y desde donde llegan, tanto los barcos como, sobre todo, las mercancías que iban en ellos. Respecto a los primeros hemos constatado que las pólizas burgalesas registran 186 puntos de salida. Aquí el problema a la hora de investigar ha sido la localización actual de muchos de los puertos citados en las pólizas, ya que tanto la toponimia como la línea de las costas han cambiado en algunos casos desde el siglo XVI hasta hoy día. Pero, sobre todo, los nombres dados por los escribanos españoles son confusos, ya que denominan la toponimia de entonces y generalmente españolizan una gran parte de los que son extranjeros, pues muchas veces actuaban de oídas. Sin embargo, al igual que lo acontecido con los barcos, he localizado la mayor parte de ellos, basándome en la bibliografía existente y en los derroteros navales de la época⁸⁸. Estos aparecen reflejados en el CUADRO 25.

⁸⁸ POZA, Licenciado A. de., *Hydrografía la más curiosa que hasta aquí ha salido a luz, en que demás de un derrotero general, se enseña la navegación por altura y derrota, y la del Este Oeste: con la graduación de los puertos y la navegación al Colayo por cinco vías diferentes...*, Bilbao, Matías Marés, 1585.

CUADRO 25
PUERTOS DE DONDE SALEN LOS BARCOS
Y MERCANCÍAS ASEGURADAS EN BURGOS

Puerto de salida	Pólizas	Ducados
Aigues-Mortes	1	6.500,00
Albufeira	1	100,00
Alicante	535	962.655,30
Almadrabas de Castilla	3	2.025,00
Almonte	1	1.500,00
Amberes	49	80.281,00
América	3	8.050,00
Ámsterdam	2	1.250,00
Arcachón	2	1.100,00
Arosa	13	3.464,00
Aveiro	5	1.400,00
Azores	45	165.955,00
Azurara	2	1.000,00
Bahía Guana	1	1.000,00
Baracaldo	1	900,00
Barbate	3	2.650,00
Barcelona	1	800,00
Bayona	74	48.064,00
Bayonne	52	19.575,00
Bedua	12	8.783,50
Benicarló-Vinaroz	1	1.500,00
Bermeo	8	3.075,00
Betanzos	1	400,00
Bilbao	923	876.894,37
Brasil	3	5.150,00
Bristol	2	800,00
Brujas	2	450,00
Burdeos	79	121.242,00
Butres en Terranova	5	3.200,00
Cabo de Aguer	2	2.800,00

Puerto de salida	Pólizas	Ducados
Cádiz	170	274.654,33
Calais	5	3.700,00
Calicut	5	10.050,00
Caminha	3	600,00
Campeche	1	425,00
Canarias	10	12.300,00
Cartagena	22	45.092,00
Cartagena de Indias	4	6.100,00
Castro Urdiales	30	90.610,00
Caballos (Honduras)	1	600,00
Cocoa en Santo Domingo	1	4.000,00
Conil	2	1.800,00
Croisic	1	850,00
Cuba	1	2.000,00
Cullera	4	3.925,00
Denia	3	10.900,00
Deusto	1	1.076,66
Deva	850	637.930,93
El Abra de Gracia	11	19.350,00
El Nombre de Dios	31	90.800,00
El Puerto de Santa María	34	23.965,00
Espíritu Santo (Brasil)	24	17.945,00
Faro	1	150,00
Figueira	3	650,00
Flandes	13	7.975,00
Fuenterrabía	40	26.058,00
Funchal	11	4.075,00
Galicia	2	650,00
Génova	3	2.400,00
Gibraltar	4	4.100,00
Gran Canaria	4	3.400,00
Guetaria	92	75.011,00
Los ríos de Guinea	5	14.300,00

Puerto de salida	Pólizas	Ducados
Guipúzcoa	10	5.990,00
Hamburgo	2	450,00
Honduras	8	8.700,00
Hornos (Terranova)	1	150,00
Hurdaguia	1	750,00
Isla de Fuego	1	1.000,00
Isla Príncipe de Santo Tomé	3	710,00
Isla Terceira	1	200,00
Islas de San Miguel	2	1.400,00
Itamarica	8	10.150,00
Jamaica	3	3.000,00
Jerez	15	27.650,00
La Coruña	23	14.181,00
La Costa	1	100,00
La Esclusa	1	2.000,00
La Esclusa o Ramua	2	1.850,00
La Florida	1	2.500,00
La Habana	6	8.500,00
La Iguana (La Española)	7	5.650,00
La India	26	104.550,00
La Palma	44	30.225,00
La Puebla del Deán	5	3.250,00
La Ramallosa en Galicia	1	850,00
La Rochela	32	30.125,00
Lagos	27	38.254,32
Landerneau-Brest	1	800,00
Laredo	302	245.452,00
Las Azores	3	3.850,00
Lepe	6	4.400,00
Lequeitio	28	9.245,00
Lisboa	539	897.976,00
Livorno	36	58.760,00
Llanes	5	2.400,00

Puerto de salida	Pólizas	Ducados
Los Yelloso (Brasil)	1	800,00
Luarca	2	600,00
Madeira	39	37.721,00
Málaga	30	42.250,00
Marquina	2	500,00
Mazarrón	4	15.250,00
Middelburg	1	2.250,00
Mondego	8	3.800,00
Monte Cristo (La Española)	4	6.600,00
Murviedro (Valencia)	1	900,00
Morlaix	1	400,00
Motrico	109	70.314,00
Motril	14	33.200,00
Mozambique	1	1.300,00
Mugía (Galicia)	1	290,00
Mundaca	4	2.400,00
Muros	4	3.008,00
Nantes	80	216.725,00
Narbona	7	13.200,00
Narria	1	180,00
Narva en Moscovia	4	16.682,99
Navia	1	285,00
Noya	6	3.600,00
Nueva España	26	76.975,00
Olinda en Pernambuco	139	93.838,00
Ondárroa	137	82.231,00
Oporto	268	120.953,50
Orán	1	300,00
Orio	16	5.930,00
Palos de Moguer	1	500,00
Pasajes	778	512.868,65
Pernambuco	110	69.510,00
Pisa	1	400,00

Puerto de salida	Pólizas	Ducados
Pontevedra	56	36.310,00
Portugalete	59	44.942,00
Portuondo	1	300,00
Puerto Rico	1	1.500,00
Puerto Seguro (Brasil)	11	2.250,00
Punta Delgada	7	4.680,00
Quilibet (Terranova)	1	300,00
Quimper	4	10.000,00
Ramua	6	7.400,00
Redondela	12	4.440,00
Rentería	3	2.100,00
Ribadeo	9	5.272,00
Ribadesella	1	200,00
Río de Janeiro	8	7.950,00
Río de Pravia	6	1.385,00
Rota	3	4.800,00
Ruan	93	168.035,00
Salobreña	2	4.900,00
San Juan de Ulúa	19	23.525,00
San Juan de Luz	252	195.890,00
San Juan de Puerto Rico	2	850,00
San Miguel de Azores	21	33.320,00
San Salvador de Bahía	228	133.292,00
San Sebastián	535	392.892,00
San Vicente en Brasil	1	600,00
Sanlúcar	112	177.912,00
Santa Cruz de Madeira	1	1.100,00
Santa Cruz de Tenerife	1	1.200,00
Santander	901	1.063.187,76
Santiago de Cabo Verde	56	183.575,00
Santiago de Cuba	3	11.566,33
Santo Domingo	53	78.925,00
Santo Tomé	61	104.526,00

Puerto de salida	Pólizas	Ducados
Santoña	8	2.100,00
Santos (Brasil)	2	1.100,00
Sestao	1	3.500,00
Setúbal	4	4.750,00
Sevilla	839	1.394.477,81
Somorrostro	2	3.200,00
Santa Cruz de Cabo de Aguer	3	2.300,00
Tenerife	31	45.125,00
Terranova	129	50.050,00
Tierra Firme	4	5.150,00
Tortosa	9	22.000,00
Valencia	4	6.150,00
Vélez Málaga	3	1.500,00
Venecia	1	200,00
Veracruz	30	63.025,00
Viana do Castelo	159	59.225,00
Vigo	66	36.930,00
Vila do Conde	4	1.630,00
Vilanova de Portimao	6	3.400,00
Villamoura	1	350,00
Villaviciosa	1	80,00
Vizcaya	2	7.450,00
Zelanda	5	1.825,00
Zumaya	159	84.779,33

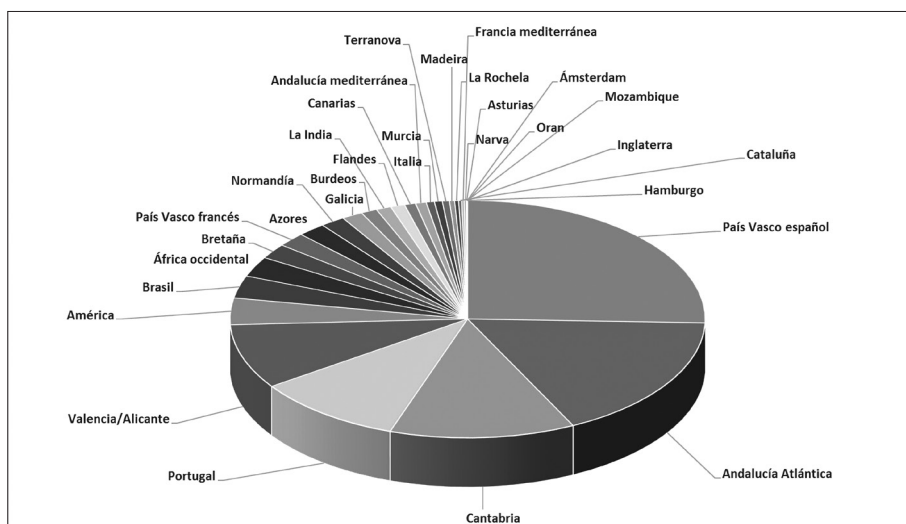
Como se puede apreciar, el espacio geográfico desde donde partieron las naves y las mercancías es de una enorme amplitud geográfica, ya que, como he señalado antes, son 186 los puertos. Para mayor claridad he agrupado dichos lugares por zonas geográficas (CUADRO 26).

CUADRO 26
SUMAS ASEGURADAS SEGÚN PUERTOS DE SALIDA

Región portuaria	Ducados	%	Pólizas	%
País Vasco español	2.859.746	25,53	3.774	37,08
Andalucía Atlántica	1.921.249	17,15	1.193	11,72
Cantabria	1.409.860	12,59	1.264	12,42
Portugal	1.134.639	10,13	1.031	10,13
Valencia-Alicante	986.030	8,80	548	5,38
América	406.441	3,63	209	2,05
Brasil	342.960	3,06	535	5,26
África occidental	308.211	2,75	130	1,28
Bretaña	228.775	2,04	87	0,85
País Vasco francés	215.465	1,92	304	2,99
Azores	213.480	1,91	90	0,88
Normandía	187.385	1,67	104	1,02
Galicia	160.709	1,43	273	2,68
Burdeos	122.342	1,09	81	0,80
La India	114.600	1,02	31	0,30
Flandes	107.731	0,96	84	0,83
Canarias	85.425	0,76	67	0,66
Andalucía mediterránea	81.850	0,73	49	0,48
Italia	61.760	0,55	41	0,40
Murcia	60.342	0,54	26	0,26
Terranova	53.900	0,48	138	1,36
Madeira	38.821	0,35	40	0,39
La Rochela	30.125	0,27	32	0,31
Cataluña	22.800	0,20	10	0,10
Francia mediterránea	19.700	0,18	8	0,08
Narva	16.683	0,15	4	0,04
Asturias	5.130	0,05	17	0,17
Mozambique	1.300	0,01	1	0,01
Ámsterdam	1.250	0,01	2	0,02
Inglaterra	800	0,01	2	0,02
Hamburgo	450	0,00	2	0,02
Orán	300	0,00	1	0,01

Esta situación la he reflejado en el GRÁFICO 4.

GRÁFICO 4
DUCADOS ASEGURADOS SEGÚN EL PUERTO
DE PARTIDA DE LOS NAVÍOS



Como se puede apreciar, el ámbito de las rutas registradas en los seguros burgaleses es el atlántico, tanto en cuanto al número de pólizas como en los ducados asegurados. Por una parte, tenemos la multitud de puertos vascos, especialmente Bilbao, Deva, Pasajes y San Sebastián. Predominan tanto en número de pólizas (37,08 %) como en ducados asegurados (25,53 %) ⁸⁹. Después vendrían los de Santander, Laredo y Castro Urdiales (12,42 y 12,57 %). Aquí se ven los fuertes lazos de Burgos con la costa cantábrica, nacidos en el siglo XII, que hacen que una parte de los cargamentos que parten de sus puertos se aseguren bajo la protección de su consulado. Y eso, a pesar de que el consulado de Bilbao propiciaba que su ciudad fuera también una plaza aseguradora.

Aunque hay muchas pólizas desde dichos puertos, el valor de lo asegurado no es proporcionalmente el más elevado. Aquí la hegemonía la ocupa Sevilla (12,5 % del total asegurado, frente al 8,24 % de las pólizas), ya que era el punto de salida de la Carrera de Indias. Tal hecho se revela en la riqueza que se movía en su negociación, muy sujeta a una fuerte especulación que hacía subir los precios de cualquier cosa que quisiera ser embarcada para

⁸⁹ Sobre el comercio del puerto de Bilbao ver BILBAO BILBAO, L. M., «El comercio marítimo de la Villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI», *Bidebarrieta: Revista de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao*, 12, 2003, pp. 225-276. PRIOTTI, J. Ph., *Bilbao et ses marchands...*

América⁹⁰. Desde la costa cantábrica, los flujos estaban protagonizados por los cargamentos de lana, hierro, madera y otras mercancías, de menor valor unitario. Por contra, nos ayuda a comprender el papel de Lisboa, Oporto, Vila do Conde o Viana do Castelo, desde donde partían, por un lado, los barcos con destino a Brasil, África y la India, cargados de productos manufacturados para dichos mercados y, por otro lado, los remitidos con especias, azúcares y algodón con destino a la Europa noroccidental. Por su parte, los productos exóticos, los esclavos y los metales preciosos explican el valor de las mercancías que partían de América y África.

El otro ángulo de visión que proporcionan los seguros marítimos es el de los puertos de destino. Aquí nos encontramos con algunas complicaciones, ya que muchas veces las mismas pólizas establecen dos posibles puntos situados en una misma región y, en algunas ocasiones, solo citan una zona geográfica de manera genérica (la costa, tierra firme, Zelanda, etc.). De todas las formas, atendiendo al tipo de ruta, el barco y la mercancía transportada, he procedido a señalar las localidades hacia donde partían las mercancías y buques asegurados en Burgos en la época de Felipe II. En definitiva, es la otra cara del anterior análisis (CUADRO 27).

CUADRO 27
PUERTOS DE DESTINO DE LOS BARCOS
Y MERCANCÍAS ASEGURADAS EN BURGOS

Destino	Pólizas	Ducados
Alicante	40	37.771
Almuñécar	1	4.300
Amberes	834	1.228.120
Ámsterdam	1	2.700
Angra en Azores	1	200
Aveiro	139	52.669
Avilés	9	8.825
Ayamonte	2	500
Barcelona	13	25.017
Bayona	18	19.380
Bayonne	10	7.050
Betanzos	1	900
Bilbao	261	330.132
Blavet	1	700

⁹⁰ A las cifras de Sevilla hay que sumar las de los otros puertos de la Andalucía atlántica.

Destino	Pólizas	Ducados
Boulogne	1	800
Brasil	1	650
Brest	1	900
Bristol	1	500
Brujas	33	96.557
Buarcos	1	200
Burdeos	46	31.534
Caballos (Honduras)	1	9.100
Cádiz	88	89.857
Calais	73	65.562
Caminha	1	800
Campeche	1	100
Canarias	4	2.650
Cartagena	4	13.100
Cartagena de Indias	26	57.175
Castro Urdiales	11	6.210
Civita Vecchia	32	37.896
Colindres	1	350
Conquet	1	1.000
Cuba	3	6.350
Danzig	1	300
Deva	75	68.560
Dieppe	1	800
Dunquerque	111	108.060
El Abra de Gracia	25	20.925
El Condado	2	580
El Nombre de Dios	242	509.915
Emden	2	1.400
España	1	550
Espíritu Santo	18	8.530
Esposende	2	1.500
Flandes	30	33.877
Florenia	2	3.700

Destino	Pólizas	Ducados
Fregelingas (Vlissingen)	3	1.500
Fuenterrabía	4	1.300
Funchal	2	160
Galicia	9	4.575
Gatafurda de Olin/ Durda Chistre (Irlanda)	1	175
Gatafurda (Waterford)	1	500
Génova	9	11.350
Gran Canaria	1	1.200
Guetaria	24	12.765
Guinea	4	13.000
Guipúzcoa	13	4.090
Hamburgo	42	31.150
Honduras	7	17.450
Huelva	1	450
Isla Terceira de Azores	1	50
La Coruña	17	12.665
La costa cantábrica	3	375
La Esclusa o Ramua	1.754	1.748.726
La Habana	1	4.350
La India	3	8.100
La Margarita	1	2.000
La Palma	9	2.180
La Rochela	11	20.700
Lagos	2	200
Laredo	71	53.895
Lequeitio	20	5.850
Limpías	2	1.100
Lisboa	341	410.210
Livorno	729	1.406.313
Llanes	10	4.250
Londres	13	10.175
Madeira	15	3.200

Destino	Pólizas	Ducados
Málaga	5	3.700
Manoçilla (Cuba)	4	2.100
Marbella	1	1.400
Marsella	1	900
Mazarrón	1	2.000
Messina	3	1.100
Middelburg	4	2.240
Mondego	42	9.705
Morlaix	3	2.150
Motrico	20	11.990
Nantes	471	448.053
Nápoles	1	1.000
Nueva España	181	348.225
Olinda	59	19.730
Ondárroa	2	2.200
Oporto	292	197.408
Orán	1	300
Padrón	2	3.350
Palermo	1	6.000
Pasajes	96	70.354
Pederneira	1	600
Pernambuco	65	23.650
Pontevedra	58	26.025
Portugal	1	500
Portugalete	48	21.460
Puerto de Santa María	5	2.250
Puerto Santo	1	500
Puerto Seguro	3	1.630
Punta Delgada	10	7.980
Quimper	5	1.900
Ragusa	1	750
Ramua (Arnemuiden)	17	13.580
Ribadeo	1	1.000

Destino	Pólizas	Ducados
Ribadesella	1	1.500
Río de Cantos en Guinea	1	1.500
Río de Janeiro	2	800
Roscoff	1	800
Ruan	720	719.819
Saint Malo	4	3.700
Salir, jurisdicción de Alcobaça	4	4.000
San Cristóbal de La Habana	3	4.200
San Juan de Ulúa	37	61.526
San Juan de Luz	15	8.650
San Miguel de Azores	16	4.815
San Salvador de Bahía	130	44.205
San Sebastián	162	100.890
Sanlúcar	43	28.586
Santander	29	50.085
Santiago de Cabo Verde	5	6.000
Santo Domingo	20	42.300
Santo Tomé	11	3.920
Santoña	1	100
Setúbal	23	17.395
Sevilla	1.787	1.761.860
Terranova	6	5.600
Tierra Firme	7	5.450
Trujillo (Honduras)	3	10.650
Tuy	1	750
Valencia	24	27.650
Venecia	11	21.482
Veracruz	144	224.335
Viana do Castelo	167	66.791
Vigo	45	18.790
Vizcaya	10	3.500
Zelanda	4	3.700
Zumaya	5	1.150

Como se puede apreciar, son 145 los puntos de destino citados en las pólizas de seguros marítimos burgaleses. Al igual que lo que ocurría en los de salida, abarcan espacios geográficos muy diversos y distantes. Van desde Danzig e Irlanda a Ragusa y Messina en Europa, pasando por Terranova, la América Hispana, Brasil, las islas atlánticas, las costas Africanas y la India. Para su mejor comprensión, como hice anteriormente, he agrupado sus localidades por zonas geográficas (CUADRO 28).

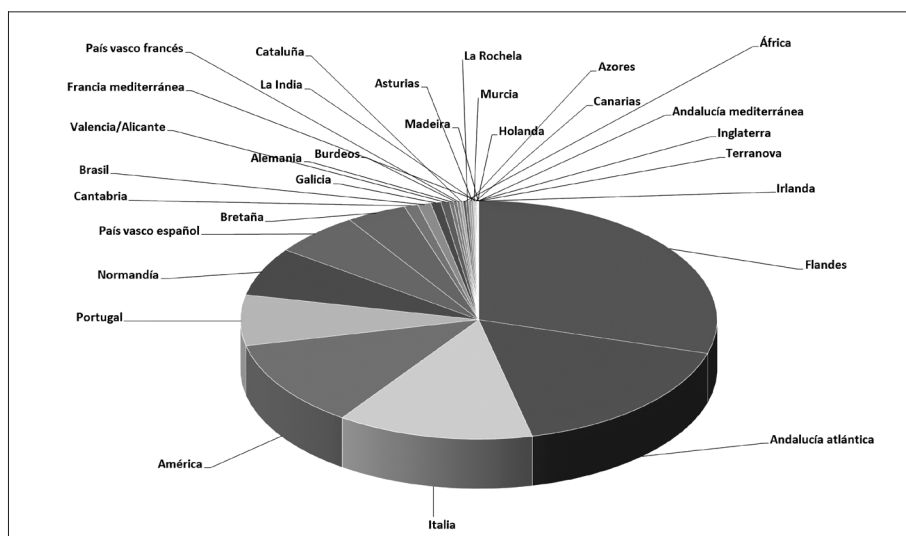
CUADRO 28
SUMAS ASEGURADAS SEGÚN LOS PUERTOS DE DESTINO

Destino	Ducados	%	Pólizas	%
Flandes	3.313.601,04	29,57	2.880	28,27
Andalucía atlántica	1.885.683,31	16,83	1.929	18,94
Italia	1.491.191,28	13,31	789,	7,75
América	1.321.276,82	11,79	696	6,83
Portugal	769.842,65	6,87	1.040	10,21
Normandía	739.243,98	6,60	743	7,29
País Vasco español	661.836,00	5,91	771	7,57
Bretaña	456.603,38	4,07	482	4,73
Cantabria	103.715,00	0,93	114	1,12
Brasil	100.195,00	0,89	277	2,72
Galicia	77.920,00	0,70	124	1,22
Valencia/Alicante	65.071,00	0,58	63	0,62
Alemania	31.050,00	0,28	41	0,40
Burdeos	25.284,00	0,23	32	0,31
País Vasco francés	23.200,00	0,21	47	0,46
Cataluña	22.517,00	0,20	12	0,12
África	21.420,00	0,19	19	0,19
La Rochela	20.700,00	0,18	11	0,11
Azores	19.349,66	0,17	35	0,34
Asturias	14.575,00	0,13	20	0,20
Murcia	8.800,00	0,08	3	0,03
La India	8.100,00	0,07	3	0,03
Canarias	6.030,00	0,05	14	0,14
Inglaterra	5.975,00	0,05	10	0,10
Holanda	4.099,66	0,04	3	0,03

Destino	Ducados	%	Pólizas	%
Andalucía mediterránea	3.300,00	0,03	5	0,05
Madeira	3.200,00	0,03	15	0,15
Terranova	1.550,00	0,01	5	0,05
Francia mediterránea	900,00	0,01	1	0,01
Irlanda	675,00	0,01	2	0,02

Esta situación la he reflejado, al igual que había hecho con los puertos de salida, mostrando las sumas aseguradas en el GRÁFICO 5.

GRÁFICO 5
DUCADOS ASEGURADOS SEGÚN PUERTOS DE DESTINO



Como es lógico, estos datos son otra cara del comercio español de la época, ya que reflejan muchos de sus circuitos comerciales. Si en los puertos de salida, el predominio, en cuanto al volumen de las pólizas contratadas y las sumas de ducados aseguradas, venía marcado por los puertos de la costa cantábrica, especialmente los del País Vasco y Santander, ahora vemos a donde se dirigían sus barcos: Flandes. Hacia dicho mercado acudían los cargamentos de la lana, pero también muchos otros que partían de Andalucía y de Portugal con colorantes, cueros, vinos, azúcar, especias y otros productos de procedencia ultramarina. Brujas, para la lana, y Amberes, para el resto, eran sus destinos, con pase previo por los antepuertos de Medialburque (Middelburg),

Ramua (Arnhemuiden), La Esclusa (Sluis) y Fregelingas o Flesinga (Vlissingen). Parecida característica tiene el comercio con destino a Nantes, Ruan y Liorna (Livorno), donde a las sacas de lana se suman una multitud de productos de procedencia española y no española, como hierro, especias, colorantes, alimentos, etc.

Pero, como sucedía en el caso de los puertos de salida, tan importante o más que el número de pólizas firmadas es el valor de lo asegurado. En este caso destaca por su monto económico Sevilla y sus antepuertos de Cádiz y Sanlúcar. Hacia ellos confluían anualmente un gran número de barcos procedentes del norte de España y de múltiples puntos de Europa, cargados con mercancías de alto valor, cuyo destino era principalmente para ser embarcados para América. Hecho que es constatado por las grandes sumas aseguradas en las naves que iban hacia Nueva España, El Caribe, Honduras y Colombia. El esquema se repite a la inversa en el caso de los puertos de Portugal (Lisboa, Oporto, Viana do Castelo), donde hay muchas pólizas, pero el monto total de las sumas aseguradas fue menor. En suma, a juzgar por estos datos, se puede decir que el tráfico de la Carrera de Indias movió más dinero que el comercio con Brasil.

2. *Los itinerarios*

A partir de los puntos de salida y de llegada se pueden establecer los itinerarios registrados en las pólizas burgalesas y, a partir de ahí, gran parte de las rutas del comercio en Europa en la segunda mitad del siglo XVI. Los itinerarios que aparecen registrados en las pólizas burgalesas son muy numerosos, ya que he encontrado 226 diferentes direcciones, individualizando y separando las de ida de los de vuelta (CUADRO 29).

CUADRO 29
ITINERARIOS ASEGURADOS EN BURGOS

Ruta	Pólizas	Ducados	Importe medio
Cantabria/Países Bajos	680	996.113	1.464,9
País Vasco/Países Bajos	1.129	976.620	865,0
Andalucía/América Española	543	962.402	1.772,4
Alicante/Italia	534	960.655	1.799,0
País Vasco/Andalucía	1.369	868.037	634,1
Portugal/Países Bajos	488	730.700	1.497,3
América Española/Andalucía	204	377.941	1.852,7
País Vasco/Bretaña	356	371.798	1.044,4

Ruta	Pólizas	Ducados	Importe medio
Andalucía/Italia	138	327.265	2.371,5
Brasil/Portugal	446	298.360	669,0
Andalucía/Países Bajos	158	263.960	1.670,6
Cantabria/Normandía	329	241.650	734,5
País Vasco/Normandía	206	230.977	1.121,2
África/América Española	56	209.925	3.748,7
País Vasco/Portugal	381	204.446	536,6
Bretaña/Andalucía	55	190.775	3.468,6
Andalucía/Normandía	129	170.331	1.320,4
Normandía/Andalucía	75	167.560	2.234,1
País Vasco francés/Países Bajos	219	165.970	757,9
País Vasco/Terranova/País Vasco	209	133.989	641,1
La India/Portugal	31	114.600	3.696,8
Portugal/Italia	76	104.779	1.378,7
Azores/País Vasco	28	101.605	3.628,8
Andalucía/País Vasco	129	91.385	708,4
Galicia/Países Bajos	155	90.664	584,9
Portugal/Brasil	227	86.890	382,8
Canarias/América Española	61	80.875	1.325,8
Cantabria/Andalucía	98	72.421	739,0
África/Portugal	59	68.436	1.159,9
Portugal/Normandía	49	63.280	1.291,4
Burdeos/País Vasco	30	63.050	2.101,7
Países Bajos/País Vasco	45	54.961	1.221,4
Azores/Andalucía	16	46.975	2.935,9
Cantabria/Bretaña	85	45.565	536,1
Portugal/País Vasco	64	44.955	702,4
Italia/Andalucía	20	43.407	2.170,4
Brasil/Galicia	84	41.150	489,9
Terranova/País Vasco	99	38.440	388,3
Andalucía Oriental/Países Bajos	27	35.650	1.320,4
Murcia/Italia	17	34.992	2.058,4
Azores/Cantabria	10	33.425	3.342,5
Andalucía Oriental/Italia	12	32.850	2.737,5
Países Bajos/Cantabria	30	32.000	1.066,7

Ruta	Pólizas	Ducados	Importe medio
Cantabria/País Vasco	7	30.386	4.340,9
Galicia/País Vasco	48	28.340	590,4
África/Andalucía	11	27.650	2.513,6
América Española/América Española	2	24.000	12.000,0
Bretaña/País Vasco	17	22.600	1.329,4
Andalucía/África/América Española	10	22.475	2.247,5
Cataluña/Italia	9	22.300	2.477,8
Países Bajos/Andalucía	9	20.120	2.235,6
La Rochela/Portugal	20	19.525	976,3
Andalucía/África	8	18.800	2.350,0
Italia/Valencia	21	18.353	874,0
País Vasco/Alemania	30	17.475	582,5
País Vasco francés/Bretaña	27	17.140	634,8
Rusia/Países Bajos	3	15.350	5.116,6
País Vasco francés/Normandía	18	14.455	803,1
Madeira/La Rochela	3	14.400	4.800,0
Normandía/País Vasco	20	14.325	716,3
Portugal/Bretaña	9	14.100	1.566,7
Portugal/Alemania	10	13.350	1.335,0
Burdeos/Portugal	14	13.200	942,9
Francia Mediterránea/Valencia	7	13.200	1.885,7
Murcia/Andalucía	3	12.650	4.216,7
Azores/Portugal	25	12.625	505,0
País Vasco/Países Bajos/País Vasco	9	12.500	1.388,9
Portugal/Cataluña	5	12.250	2.450,0
Portugal/Valencia	7	12.110	1.730,0
Burdeos/Andalucía	5	11.700	2.340,0
Azores/Países Bajos	4	11.650	2.912,5
País Vasco/Galicia	13	11.180	860,0
Galicia/Andalucía	13	11.172	859,4
Cantabria/Terranova/Cantabria	23	10.650	463,0
Valencia/Andalucía	5	10.125	2.025,0
Bretaña/Portugal	6	10.100	1.683,3
Burdeos/Países Bajos	8	10.075	1.259,4
Valencia/Portugal	7	9.850	1.407,1

Ruta	Pólizas	Ducados	Importe medio
Portugal/Burdeos	7	9.600	1.371,4
Galicia/Valencia	15	9.158	610,5
Burdeos/Galicia	11	9.040	821,8
Madeira/Países Bajos	2	9.000	4.500,0
Portugal/La India	3	8.100	2.700,0
Terranova/País Vasco francés	16	7.950	496,9
Madeira/Italia	2	7.450	3.725,0
País Vasco francés/Andalucía	12	7.250	604,2
Andalucía Oriental/Normandía	5	6.900	1.380,0
Andalucía/Murcia	3	6.600	2.200,0
Francia Mediterránea/Murcia	1	6.500	6.500,0
Portugal/Andalucía	4	6.400	1.600,0
La Rochela/Galicia	7	6.300	900,0
Azores/Valencia	5	6.200	1.240,0
Murcia/Normandía	2	6.050	3.025,0
Portugal/Azores	27	6.050	224,1
Andalucía/País Vasco francés	5	5.850	1.170,0
Andalucía/Cantabria	13	5.710	439,2
Andalucía/Cataluña	4	5.667	1.416,8
Burdeos/Cantabria	2	5.650	2.825,0
Andalucía/Valencia	8	5.600	700,0
Andalucía/Azores	3	5.455	1.818,2
Valencia/Países Bajos	2	5.400	2.700,0
Galicia/Cantabria	14	5.250	375,0
Andalucía/Bretaña	4	5.100	1.275,0
Madeira/Brasil	19	5.080	267,4
Normandía/Cantabria	6	4.750	791,7
Cantabria/Portugal	12	4.600	383,3
Galicia/Cataluña	3	4.600	1.533,3
País Vasco/Bretaña/País Vasco	14	4.550	325,0
Andalucía/Burdeos	5	4.350	870,0
Andalucía/Galicia	3	4.350	1.450,0
Galicia/América Española	8	4.300	537,5
Portugal/La Rochela	5	4.200	840,0
Andalucía Oriental/Portugal	2	3.950	1.975,0

Ruta	Pólizas	Ducados	Importe medio
Canarias/Brasil	21	3.925	186,9
Portugal/África	7	3.820	545,7
Terranova/Asturias	5	3.800	760,0
Andalucía/América Española/Andalucía	4	3.650	912,5
País Vasco/Burdeos	7	3.575	510,7
Asturias/Andalucía	13	3.250	250,0
Andalucía/Asturias	6	3.000	500,0
Brasil/Portugal/Países Bajos	4	3.000	750,0
País Vasco/País Vasco	1	3.000	3.000,0
Burdeos/Terranova/Burdeos	6	2.959	493,2
Bretaña/Terranova/País Vasco	6	2.900	483,3
Murcia/Bretaña	1	2.800	2.800,0
País Vasco/Portugal/País Vasco	12	2.720	226,7
Galicia/Burdeos	3	2.700	900,0
País Vasco francés/Portugal/Terranova/País Vasco francés	7	2.700	385,7
País Vasco francés/Terranova/País Vasco francés	5	2.700	540,0
País Vasco/Canarias	4	2.650	662,5
País Vasco/Canarias/País Vasco	7	2.650	378,6
Portugal/Inglaterra	5	2.650	530,0
Terranova/Portugal	13	2.610	200,8
Burdeos/Asturias	1	2.500	2.500,0
La Rochela/Andalucía	1	2.500	2.500,0
Burdeos/Normandía	1	2.368	2.368,0
Portugal/Asturias	2	2.325	1.162,5
América Española/Portugal	2	2.300	1.150,0
Canarias/Andalucía	2	2.300	1.150,0
País Vasco/Andalucía Oriental	3	2.300	766,7
Canarias/País Vasco	4	2.250	562,5
América Española/Galicia	1	2.200	2.200,0
Portugal/Cantabria	5	2.200	440,0
Portugal/Madeira	13	2.200	169,2
Andalucía/Oran/Murcia	1	2.000	2.000,0
País Vasco/Azores	1	2.000	2.000,0
País Vasco/Inglaterra	2	2.000	1.000,0

Ruta	Pólizas	Ducados	Importe medio
Países Bajos/Galicia	2	1.900	950,0
Asturias/Irlanda/Asturias	3	1.800	600,0
País Vasco francés/Normandía/País Vasco francés	7	1.650	235,7
Andalucía/Canarias	4	1.600	400,0
País Vasco francés/La Rochela	2	1.600	800,0
Madeira/Portugal	9	1.591	176,8
Murcia/Países Bajos	1	1.550	1.550,0
Andalucía/Terranova/País Vasco	4	1.525	381,3
África/Brasil	2	1.500	750,0
Murcia/Galicia	1	1.500	1.500,0
Cantabria/Países Bajos/Cantabria	3	1.400	466,7
País Vasco francés/Portugal/País Vasco francés	3	1.400	466,7
Rusia/Normandía	1	1.333	1.333,3
Andalucía/Alemania	2	1.325	662,5
Bretaña/Normandía	2	1.300	650,0
Galicia/Brasil	5	1.300	260,0
Mozambique/Portugal	1	1.300	1.300,0
Cantabria/Canarias	1	1.200	1.200,0
Andalucía/Terranova/Andalucía	6	1.150	191,7
Galicia/Asturias	3	1.150	383,3
Bretaña/Italia	1	1.100	1.100,0
País Vasco/Andalucía/País Vasco	7	1.005	143,6
Andalucía Oriental/Andalucía	1	1.000	1.000,0
Andalucía Oriental/Países Bajos/País Vasco	1	1.000	1.000,0
Burdeos/Irlanda/País Vasco	1	1.000	1.000,0
La Rochela/Madeira	2	1.000	500,0
País Vasco/Brasil	1	1.000	1.000,0
País Vasco/Burdeos/País Vasco	1	1.000	1.000,0
País Vasco/Normandía/País Vasco	2	1.000	500,0
Andalucía/Brasil/Andalucía	1	900	900,0
Portugal/Francia Mediterranea	1	900	900,0
Portugal/Terranova/Portugal	6	850	141,7
Galicia/Inglaterra	2	825	412,5
Azores//Bretaña	1	800	800,0
Cantabria/Normandía/Cantabria	1	800	800,0

Ruta	Pólizas	Ducados	Importe medio
La Rochela/Terranova/País Vasco	2	800	400,0
Madeira/África	2	800	400,0
Murcia/Valencia	1	800	800,0
Normandía/País Vasco francés	3	750	250,0
Portugal/América Española	1	750	750,0
País Vasco/Irlanda	2	675	337,5
Galicia/África	3	650	216,7
África/Países Bajos	1	600	600,0
Galicia/Normandía	1	600	600,0
País Vasco/Italia	1	600	600,0
País Vasco/Terranova/Burdeos	1	600	600,0
Portugal/Países Bajos/Portugal	2	600	300,0
Portugal/Canarias	5	580	116,0
Cantabria/Portugal/Cantabria	2	550	275,0
Portugal/Portugal	2	550	275,0
Andalucía Oriental/Orán/Andalucía Oriental	1	500	500,0
Andalucía/Normandía/País Vasco	1	500	500,0
Burdeos/Inglaterra	1	500	500,0
Cataluña/Andalucía Oriental	1	500	500,0
Inglaterra/Burdeos	1	500	500,0
País Vasco/Terranova/La Rochela	1	500	500,0
Terranova/Cantabria	1	500	500,0
Alemania/Cantabria	2	450	225,0
Brasil/Andalucía	1	450	450,0
País Vasco/Galicia/País Vasco	3	450	150,0
País Vasco/Terranova	2	450	225,0
Madeira/África/Brasil	2	400	200,0
Terranova/Andalucía	2	400	200,0
Portugal/Madeira/África	1	350	350,0
Andalucía/Orán	1	300	300,0
Burdeos/Países Bajos/Burdeos	1	300	300,0
Cantabria/Alemania	1	300	300,0
Cantabria/Galicia/Cantabria	1	300	300,0
Inglaterra/País Vasco	1	300	300,0
Orán/Andalucía	1	300	300,0

Ruta	Pólizas	Ducados	Importe medio
Azores/Brasil	1	200	200,0
País Vasco francés/Países Bajos/País Vasco francés	1	200	200,0
País Vasco francés/Galicia	1	200	200,0
País Vasco francés/Portugal	2	200	100,0
Portugal/Terranova/País Vasco	1	200	200,0
África/Galicia	1	100	100,0
Madeira/País Vasco	1	100	100,0
Portugal/Terranova	1	100	100,0
Asturias/Andalucía/Cantabria	1	80	80,0

Si juntamos los trayectos, uniendo los viajes de ida con los realizados en sentido contrario, más los de partida y retorno, tenemos en torno a 125 itinerarios diferentes. Cifra que nos da una idea de la amplitud de la base de datos aportados por los seguros burgaleses. Antes de analizar en detalle las principales rutas, solo destacaré que estamos ante los grandes ejes del comercio hispánico⁹¹. Los principales itinerarios registrados fueron los siguientes:

a) *Península Ibérica-Europa noroccidental*

Entre las diversas rutas que marcan esta corriente están en primer lugar –por el número de pólizas contratadas y ducados asegurados– los flujos marítimos existentes entre la costa cantábrica (Cantabria, País Vasco español, País Vasco francés y Asturias) y los Países Bajos. En este tercer tercio del siglo XVI el volumen asegurado y registrado en Burgos en dicho eje fue de 2.073.594 ducados, contratado en 1.896 pólizas. Es la ruta de los cargamentos de lana contratados por el consulado de Burgos, a los que hay que añadir los que salen por los puertos vascos, especialmente guipuzcoanos, con lanas procedentes del interior de Castilla, así como del valle del Ebro y de Navarra⁹².

⁹¹ Hay que tener en cuenta para valorar la importancia de cada uno de los itinerarios que, como señalé antes, se han conservado únicamente una parte de los seguros que se registraron ante el consulado de Burgos.

⁹² Aunque es muy difícil establecer comparaciones entre los cargamentos que salen de los puertos cántabros (Santander, Laredo y Castro Urdiales) con destino a Flandes respecto a los vascos, ya que muchas veces se citan las mercancías aseguradas de forma genérica y/o múltiple, constatamos que en los años 1565 a 1573 el valor de las sacas de lana salidas de los primeros fue superior a los segundos. Sin embargo, las diferencias no son muy grandes, aunque las sacadas por el puerto de Bilbao no fueron muy importantes: en torno al 30 % del total de las sumas aseguradas sobre sacas de lana salidas por el País Vasco. Esta menor presencia es compensada por Deva, San Sebastián y San Juan de Luz, que en estos años están asumiendo algunas de las funciones de exportación lanera que anteriormente monopolizaban Laredo y Santander. Todo ello confirmaría lo que han señalado muchos autores que en el siglo XVI, al menos hasta los años 1580, Bilbao no fue un puerto lanero.

A estas exportaciones hay que sumar los envíos de hierro, metales y armas vascas, junto a maderas, grasas y un sinfín de mercaderías que llegaban a los puertos cantábricos desde diversos orígenes y que éstos redistribuían. En sus viajes de retorno –menos reflejados en las pólizas burgalesas, ya que los seguros se contrataron en Amberes– nos encontramos con lienzos y paños flamencos, cobre, cera y metales de origen germánico, objetos suntuarios y multitud de productos variados. Estamos, pues, ante una de las rutas más importantes del comercio castellano con Europa. Itinerario que hunde sus raíces en el siglo XII, pero que ha cobrado un tremendo auge desde principios del siglo XV, alcanzando su apogeo a mediados del siglo siguiente, para hundirse a partir del último cuarto de dicha centuria⁹³, siendo una de las razones de su éxito empresarial la existencia de poderosas colonias mercantiles españolas asentadas en Brujas y Amberes⁹⁴.

Otro tanto podemos decir respecto a los flujos entre Portugal y los Países Bajos. Tanto desde Lisboa, como de Oporto, Vila do Conde, Viana do Castelo, Lagos, Setúbal, Madeira, Azores y otros pequeños puertos hubo un gran tráfico de naves portuguesas, bretonas y flamencas hacia Amberes y sus antepuertos. Las cifras registradas en los seguros marítimos burgaleses señalan 751.950 ducados en 496 pólizas. Aquí se repiten las mismas características que en el comercio castellano-flamenco. Portugal adquiere textiles, productos metálicos y cera, a cambio de vino, especias, azúcar, algodón, perlas, fruta y mercancías exóticas de la India y de África. Gran parte de sus exportaciones son de géneros procedentes de sus colonias, lo que explica el protagonismo atlántico en la economía portuguesa. Pero, igualmente, en estos nexos entre Portugal y los Países Bajos hay que tener en cuenta que también participaron numerosos mercaderes y financieros castellanos. Hecho que constatan las cuentas de la Feitoria portuguesa de Amberes y los mismos seguros registrados en Burgos⁹⁵.

El eje Castilla-Países Bajos se completa con otro hecho que en ocasiones se olvida en la historiografía, los viajes que desde Andalucía se dirigían directamente hacían allá o partían del norte con destino a Sevilla, Cádiz, Sanlúcar, etc. Aunque no tan importante como los itinerarios entre los puertos cantábricos con

⁹³ FAGEL, R., *De Hispano-Vlaamse Wereld...* CASADO ALONSO, H., «El comercio internacional burgalés...».

⁹⁴ GORIS, J. A., *Étude sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens) à Anvers de 1488 à 1567*. Lovaina, 1925. CASADO ALONSO, H., *El triunfo de Mercurio...* CASADO ALONSO, H., «Genèse et fin des réseaux de commerce...». CASADO ALONSO, H., «El papel de las colonias mercantiles castellanas en el Imperio hispánico...».

⁹⁵ CASADO ALONSO, H., «El papel de las colonias mercantiles castellanas de los Países Bajos...» INSTITUTO DOS ARQUIVOS NACIONAIS/TORRE DO TOMBO. Feitoria Portuguesa de Antérpia. Livros 1-4. *Registro de avarias (1535-1570)*.

los Países Bajos, Normandía, Alemania y Bretaña, esta ruta directa fue también relevante. Las sumas registradas ascienden a 320.730 ducados en 195 pólizas. Esta ruta, según las pólizas burgalesas, se realizaba casi exclusivamente en naves extranjeras, flamencas y bretonas, que, aunque hacían escala en otros puntos de la Península, bajaban hacia el sur de España. Fuente de grandes tratos y buenos beneficios, ya que la Carrera de Indias era uno de los focos económicos mayores, sino el más importante, de la Europa del siglo XVI. Lo que transportan es muy parecido a lo que hemos visto desde «la costa» a Flandes y Zelanda, aunque aquí se suman las especias, colorantes, aceite, azúcares y melazas, sedas en bruto y reales de plata. Parte de estas mercancías eran propiedad de burgaleses, vascos, medineses –como Simón Ruiz– y de muchos de los negociantes sevillanos, e iban a nombre de algunos miembros de la colonia castellana de Brujas y Amberes. Pero otra parte, no despreciable, era para genoveses y florentinos residentes en dichos puntos y que contaban con sus propios factores en Sevilla. A ellos habría que añadir el comercio gestionado por bretones, normandos y neerlandeses, que lo más probable es que se aseguraran en sus tierras.

Así pues, la conexión entre la Península Ibérica y los Países Bajos, a pesar de las diversas incidencias bélicas estaba aún muy viva y seguía siendo una de las más importantes de la economía española y portuguesa. Las pólizas de seguros burgaleses, señalan sólo una parte de lo contratado en dichos años y reflejan sumas por encima de dos millones ochocientos mil ducados. El panorama no es aún muy distinto del que reflejan las cuentas aduaneras de las exportaciones e importaciones desde la Península Ibérica con los Países Bajos en 1552-1553, donde la balanza comercial era favorable a los territorios norteños⁹⁶.

⁹⁶ BRIL, L., *De handel tussen de Nederlanden en het iberisch schiereiland (midden XVIe eeuw)*. Tesis de licenciatura inédita. Gante, 1962.

CUADRO 30
EL COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAÍSES BAJOS
CON LA PENÍNSULA IBÉRICA
(1552-1553)

I. EXPORTACIONES				
	Valor en libras gruesas			
	Valor	%	Suma Total	%
1. TEXTILES				
a) Lenzos	957.268	43,64		
b) Paños	472.694	21,55		
c) Sayetas	293.304	13,37		
d) Tapicerías	176.458	8,04		
e) Fustanes	111.307	5,07		
f) Otros tejidos elaborados	80.652	3,68		
g) Camelotes	44.455	2,03		
h) Algodón	20.173	0,92		
i) Tejidos cambiantes	17.554	0,80		
j) Ostadas	10.822	0,49		
k) Satenes	2.823	0,13		
l) Tripes de terciopelo	2.764	0,13		
m) Terciopelos	1.521	0,07		
n) Tejidos con algodón o lino	843	0,04		
o) Sedas	480	0,02		
p) Fieltros	445	0,02		
q) Arpilleras	78	0,00		
<i>TOTAL EXPORTACIONES TEXTILES</i>			2.193.641	66,23
2. MERCERÍAS				
<i>TOTAL MERCERÍAS</i>			338.623	10,22
3. METALES				
a) Metales en bruto	159.762	66,71		
b) Productos metálicos	79.719	33,29		
<i>TOTAL METALES</i>			239.481	7,23
4. ADHERENTES Y GRASAS				
<i>TOTAL ADHERENTES Y GRASAS</i>			209.303	6,32
5. PIELES Y CUEROS				
<i>TOTAL PIELES Y CUEROS</i>			52.690	1,59

	Valor en libras gruesas			
	Valor	%	Suma Total	%
6. MATERIAL DE PINTURA				
<i>TOTAL PINTURAS</i>			30.003	0,91
7. MADERA				
<i>TOTAL MADERA</i>			18.860	0,57
8. MERCANCÍAS DIVERSAS				
<i>TOTAL MERCANCÍAS DIVERSAS</i>			229.738	6,94
TOTAL EXPORTACIONES			3.312.339	

II. IMPORTACIONES			
	Valor en libras gruesas		
	Suma Total		%
1. ESPECIAS			
<i>TOTAL ESPECIAS</i>		1.190.141	49,67
2. MATERIAS PRIMAS TEXTILES			
<i>TOTAL MATERIAS PRIMAS TEXTILES</i>		338.666	14,13
3. AZÚCAR			
<i>TOTAL AZÚCAR</i>		309.762	12,93
4. GRASAS			
<i>TOTAL GRASAS</i>		180.518	7,53
5. PRODUCTOS DE ALIMENTACIÓN			
<i>TOTAL PRODUCTOS DE ALIMENTACIÓN</i>		155.197	6,48
6. TINTES Y FIJADORES			
<i>TOTAL TINTES Y FIJADORES</i>		121.681	5,08
7. FRUTAS			
<i>TOTAL FRUTAS</i>		59.408	2,48
8. ARTÍCULOS DE LUJO			
<i>TOTAL ARTÍCULOS DE LUJO</i>		9.919	0,41
9. VESTIMENTAS			
<i>TOTAL VESTIMENTAS</i>		4.567	0,19
10. MADERA			
<i>TOTAL MADERA</i>		2.602	0,11
11. MERCANCÍAS DIVERSAS			
<i>TOTAL MERCANCÍAS DIVERSAS</i>		23.563	0,98
TOTAL IMPORTACIONES		2.396.024	

FUENTE: BRIL, L., *De handel tussen de Nederlanden en het iberisch schiereiland (midden XVIe eeuw)*. Tesis de licenciatura inédita. Universidad de Gante, 1962.

La evolución de las cifras de ducados asegurados en Burgos en la ruta de Península Ibérica-Países Bajos es, pues, acorde con la evolución general de las sumas aseguradas desde 1565 a 1619. Solo hay leves variaciones respecto a donde parten el mayor número de naves, bien de Cantabria o del País Vasco. Incidencias que hemos de atribuir más a decisiones del consulado de Burgos, que era el que organizaba las flotas de la lana, un componente fundamental en este itinerario. La única novedad, aunque leve, es que, conforme nos acercamos al final de siglo, parece que, mientras las salidas de Cantabria bajan, dicho descenso fue menos acusado en el caso vasco. ¿Indica este hecho que la crisis de finales del siglo XVI fue más tardía en la economía vasca que en las del resto de la España cantábrica?⁹⁷.

Si a los flujos entre la costa y los Países Bajos añadimos los que parten y llegan desde Bretaña y Normandía hacia Bilbao, Deva, San Sebastián, Santander, Laredo, etc. se completa la clave del arco del comercio español en la fachada atlántica europea. Así, en dirección bretona tenemos seguros por la suma de 439.853 ducados, contratados en 483 pólizas, mientras que hacia Ruan las cifras son de 510.957 ducados en 593 pólizas. Hacia dichos destinos se embarcaban lana, especias, hierro, breas, grasas de ballena, y plata⁹⁸. En algunos aspectos esta ruta repite las características de la de los Países Bajos, ya que, como ha sido señalado por varios autores, el conflicto flamenco hace derivar hacia los puertos franceses parte de los tráficos que antes iban hacia más arriba. La situación es muy clara para la etapa posterior a los años 1580, aunque para la cual apenas contamos con seguros marítimos. El componente de los cargamentos que salían del País Vasco hacia dichos destinos franceses era más diverso que los que partían de Cantabria, compuestos fundamentalmente de sacas de lana. Como fletes de retorno nos encontramos con enormes cantidades de lienzo bretones y normandos, a los que hay que añadir paños, mercería, naipes, papel y libros. Es el comercio que practicaban los hermanos Ruiz y que tan bien ha estudiado H. Lapeyre para estos momentos y R. Lanza y L. M. Bilbao para los años inmediatamente anteriores⁹⁹. Por otro lado, al igual que sucede con Flandes, había una ruta directa entre Sevilla con Bretaña y Normandía. Esta estaba controlada por barcos bretones y normandos, mientras que apenas nos encontramos con naves españolas o flamencas¹⁰⁰.

⁹⁷ LANZA GARCÍA, R., *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen. Cantabria, siglos XVI-XVIII*. Santander. 2010. BILBAO BILBAO, L. M., «El comercio marítimo...», pp. 254-272.

⁹⁸ Como hemos señalado antes, uno de las mercancías que dieron problemas –incluso al propio Simón Ruiz– fue la exportación legal o ilegal de plata a Nantes y Ruan.

⁹⁹ LAPEYRE, H., *Una familia de mercaderes...* LANZA GARCÍA, R. y BILBAO BILBAO, L. M., «Entre Castilla y Francia. Comercio y comerciantes en Bilbao a mediados del siglo XVI», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Año n.º 27, n.º 1, 2009, pp. 103-140.

¹⁰⁰ PRIOTTI, J. P., «Conflits marchands et intégration économique (Bretagne, Castille et Andalousie, 1560-1580)», in PRIOTTI, J. Ph. y SAUPIN, G. (dirs.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (XVe-XVIIIe siècle)*. Rennes, 2008, pp. 73-99. BRUMONT, F., «Las relaciones económicas entre Normandía y Andalucía en el siglo XVI», *Stvdia historica. Historia moderna*, 42, 2020, pp. 13-37.

Estos mismos flujos norte-sur son extensibles al comercio portugués. Desde Lisboa y los puertos del norte de Portugal hubo, también, fuertes contactos con los puertos franceses de Ruan, Nantes, La Rochela y Burdeos, y, en menor grado, con Inglaterra, Hamburgo y Danzig. Viajes realizados esencialmente por naves hanseáticas, bretonas, bordelesas y holandesas. Sus mercancías son las mismas que vemos en la ruta Portugal-Países Bajos: azúcar, conservas, especias, algodón, palo brasil y pasteles, a cambio de tejidos, papel, cueros y cera.

Con un carácter más residual nos encontramos con itinerarios que van desde España y Portugal hasta Irlanda e Inglaterra. En la época de Felipe II fueron mucho menos importantes que en periodos anteriores, quizás debido a los conflictos bélicos que acontecieron en dichos años¹⁰¹. Tenemos solo tres pólizas desde Llanes y una desde Bilbao para ir a pescar a Irlanda¹⁰². Tal efecto parece que fue menor en el caso de los flujos entre dichos territorios con Portugal, donde se han conservado más contratos. Cosa que es extensible, como he señalado, a la escasísima presencia de naves inglesas en territorio castellano. Algo más importantes son las 35 pólizas, por valor de 24.375 ducados, contratadas en la década de 1590 para varios viajes entre España y el puerto de Hamburgo con sacas de lana, vino, azúcar y mercancías sin especificar. Su destino, quizás, fuera los Países Bajos, inaccesibles entonces para las mercancías castellanas ante su sublevación contra la Monarquía Hispánica.

b) *La Carrera de Indias*

El segundo gran ámbito geográfico que aparece en los registros consulares burgaleses, por número de pólizas contratadas y ducados asegurados, es el que se refiere a la Carrera de Indias, tanto en sus conexiones directas, como en sus derivaciones desde Canarias y África. Como ya señalé en un anterior trabajo mío, una gran parte de los barcos que partieron o vinieron con destino a América

¹⁰¹ LANZA GARCÍA, R. y BILBAO BILBAO, L. M., «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. MARTÍNEZ RUIZ, J. I., «Del intercambio mercantil a la guerra económico financiera: España e Inglaterra en el siglo XVI», in CASADO ALONSO, H. (ed.), *Simón Ruiz y el mundo de los negocios en Europa en los siglos XVI y XVII*. Valladolid, 2017, pp. 43-62. CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F., «Comércio entre o porto de Bristol e Portugal...». CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F., «El comercio entre Castilla e Inglaterra...».

¹⁰² En 1568 se aseguraron los pertrechos, vinos y vituallas de las naos Espíritu Santo y S. Nicolás que partieron de Llanes a la pesca en Irlanda. En 1570 la nao S. Nicolás partió de nuevo con el mismo motivo y destino. En 1583 se aseguró el casco, la artillería y la munición de la nao Nuestra Señora de Begoña, que salió de Bilbao a Nantes y luego a Catafurda (Waterford) en las costas de Irlanda (ADPB. Consulado. Libros 46, fols. 46r y 46v; 74, fol. 231v; y 98, fol. 297).

durante la época de Felipe II se aseguraron en Burgos y sólo una mínima parte en Sevilla o Cádiz¹⁰³. Eso explicaría cómo apenas se han encontrado unas pocas pólizas de seguros marítimos en los archivos andaluces y portugueses. Como se puede apreciar en el CUADRO 31, las pólizas conservadas en el archivo del consulado de Burgos referentes a América son 2.119, por un valor de 2.358.971 ducados, y abarcan los años 1565 a 1598. Estas cifras representan el 20,3 % de las pólizas conservadas y el 20,6 % de los ducados asegurados. Sumas que nos indican la importancia que para los corredores de seguros y los financieros de Burgos representaba el mercado americano, solo superado por los seguros de barcos y mercancías en los mares de la Europa noroccidental. De todos los seguros referentes a América, la mayor parte corresponden a la Carrera de Indias (el 38 % de las pólizas y el 71,7 de las primas), seguido por las del Brasil (34,5 % y 18,8 %) y Terranova (17,6 % y 9,1 %).

CUADRO 31
LOS SEGUROS MARÍTIMOS BURGALÉSES EN LAS RUTAS DE AMÉRICA
(1565-1598)

La Carrera de Indias	Pólizas	Ducados
América española-Castilla	208	386.441
Sevilla-América española	558	998.277
Canarias-América española	61	80.875
África-América española	56	208.975
Islas del Caribe-Nueva España	2	24.000
Galicia-Islas del Caribe	8	4.300
TOTAL	893	1.702.868

Brasil	Pólizas	Ducados
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
TOTAL	811	442.130

¹⁰³ CASADO ALONSO, H., «El seguro marítimo en la Carrera de Indias en la época...».

Terranova	Pólizas	Ducados
Terranova	415	213.973
	415	213.973
TOTAL	2.119	2.358.971

Las diferentes rutas sobre las que los burgaleses aseguraron barcos y mercancías en la Carrera de Indias aparecen reflejadas en el CUADRO 32. En él he individualizado las que parten de Europa y la costa africana hacia Las Indias y, a su vez, las que desde allí partían hacia Sevilla. Como podemos apreciar, dos son los principales destinos de las flotas hacia Las Indias: Nueva España (los puertos de Veracruz y San Juan de Ulúa) y Tierra Firme (sobre todo los puertos de El Nombre de Dios y Cartagena de Indias, y ocasionalmente Santa Marta e isla Margarita). Sin embargo, el monto de ducados asegurados nos indica que las rutas mexicanas manejaban una mayor riqueza. Hacia ambos destinos salían las naves, que se aseguraban desde el inicial punto de partida (Sevilla, Cádiz y Sanlúcar) o desde un puerto de escala en las Canarias. A ellas se suman los seguros contratados desde Guinea, Cabo Verde y Santo Tomé para el tráfico de esclavos. Un menor número de pólizas son las que corrían con los riesgos hacia Santo Domingo, Cuba, Honduras y Jamaica. 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, cañafistula y, sobre todo, oro, plata y dinero acuñado. Pero el número de pólizas de estos trayectos de retorno son menores que los de ida. Por el contrario, no he encontrado ninguna póliza sobre barcos que hicieran la ruta en el Pacífico entre Perú y Nueva España o en el Galeón de Manila.

CUADRO 32
LOS SEGUROS BURGALÉSES DE LA CARRERA DE INDIAS

PÓLIZAS DE SEGUROS SOBRE RUTAS HACIA LAS INDIAS			
	Pólizas	Sumas aseguradas	Premio medio
Ruta	N.º	ducados	%
Sevilla/Cádiz-Nueva España	287	480.386,82	9,10
Sevilla/Cádiz-Colombia	238	453.140,00	7,39
Canarias-Nueva España	56	72.775,00	6,84
Costa e islas africanas-Colombia	32	113.800,00	5,78
Sevilla/Cádiz - Islas del Caribe	17	32.800,00	7,03
Costa e islas africanas-Nueva España	17	63.425,00	6,41

	Pólizas	Sumas aseguradas	Premio medio
Ruta	N.º	ducados	%
Sevilla/Cádiz-Honduras	12	28.300,00	8,33
Galicia-Islas del Caribe	8	4.300,00	10,88
Costa e islas africanas-Islas del Caribe	6	19.750,00	4,83
Canarias-Colombia	5	8.100,00	5,40
Sevilla/Cádiz-Nueva España-Sevilla	3	3.150,00	20,00
Islas del Caribe-Nueva España	2	24.000,00	5,00
Sevilla-Islas del Caribe-Sevilla	1	500,00	20,00
Costa e islas áfricanas-Honduras	1	12.000,00	6,00
TOTAL	685	1.316.426,82	

PÓLIZAS DE SEGUROS SOBRE RUTAS DESDE LAS INDIAS			
	Pólizas	Sumas aseguradas	Premio medio
Ruta	N.º	ducados	%
Nueva España-Sevilla	80	172.425,00	9,31
Islas del Caribe-Sevilla	78	102.041,33	11,22
Colombia-Sevilla	39	102.050,00	7,36
Honduras-Sevilla	9	6.725,00	8,28
La Florida-Sevilla	1	2.500,00	8,00
Jamaica-Colombia-Sevilla	1	700,00	7,00
TOTAL	208	386.441,33	

TOTAL	893	1.702.868,15	
--------------	------------	---------------------	--

La evolución de estos diversos mercados la he reflejado en los CUADROS 33 y 34.

CUADRO 33
EL MERCADO DE SEGUROS HACIA LAS INDIAS

Año	África-Honduras			África-Colombia			África-Caribe		
	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %
1565	1	12.000	6,0	1	10.100	4,0	3	5.000	4,0
1566				5	29.100	4,3	1	7.100	5,0
1567									
1568									
1569				6	8.150	6,0	1	3.300	6,0
1570				2	10.150	5,3			
1571				3	9.150	5,7			
1572				6	26.650	5,2	1	4.350	6,0
1573				8	18.900	7,1			
1581									
1590									
1591				1	1.600	8,0			

Año	África-Nueva España			Sevilla-Caribe-Sevilla			Sevilla-Nueva España-Sevilla		
	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %
1565	3	21.975	5,0						
1566	1	6.000	5,0	1	500	20,0			
1567							3	3.150	20,0
1568									
1569	2	2.800	6,5						
1570									
1571	3	11.350	6,0						
1572	8	21.300	7,3						

Año	Canarias-Colombia			Canarias-Nueva España			Sevilla-Honduras		
	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %
1565	2	5.400	4,5	7	11.500	5,0	1	3.000	7,5
1566				3	12.600	5,8			
1567							1	350	8,0

Año	Canarias-Colombia			Canarias-Nueva España			Sevilla-Honduras		
	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %
1568	1	1.100	5,0	4	2.975	6,5	1	350	9,0
1569				1	250	6,0	2	10.300	8,0
1570	2	1.600	6,5	8	6.900	6,2	1	9.100	8,0
1571				26	29.550	7,5	4	4.500	8,5
1572				7	9.000	7,9			
1573									
1581							1	600	7,5
1582									
1596									
1597							1	100	10,0

Año	Sevilla-Colombia			Galicia-Caribe			Sevilla-Caribe		
	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %
1565	100	276.825	7,2				5	15.000	6,6
1566	2	115	18,5				2	4.950	6,5
1567									
1568	27	31.100	7,1				1	400	6,0
1569	51	63.100	7,5				1	400	6,0
1570	15	16.450	7,3	1	850	8,0			
1571									
1572	17	19.400	7,2	7	3.450	11,3	4	5.850	6,8
1573									
1581									
1582	1	1.200	7,0						
1583	1	2.500	8,0						
1584	12	17.650	6,9						
1585	1	200	7,0						
1586	7	15.750	7,0						
1588	1	200	10,0				1	2.000	10,5
1589	3	8.650	9,0						
1590									
1591							3	4.200	8,0

Año	Caribe-Nueva España			Sevilla-Nueva España					
	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %			
1565				35	82.318	8,4			
1566	1	20.000	4,0	47	131.340	8,9			
1567				18	14.997	9,2			
1568				14	13.200	9,4			
1569				22	35.315	9,4			
1570				37	43.250	9,5			
1571				52	94.685	9,2			
1572	1	4.000	6,0	26	18.759	9,2			
1573									
1581				1	10.800	9,0			
1582				21	20.360	8,7			
1583				1	900	9,0			
1584				2	2.350	9,5			
1585									
1586				3	3.763	10,0			
1588				1	200	10,0			
1589									
1590				1	2.000	10,0			
1591				1	2.300	9,0			
1594				1	1.100	10,0			
1596				1	200	11,0			
1597				3	2.550	10,0			

CUADRO 34
EL MERCADO DE SEGUROS DESDE LAS INDIAS

Año	Honduras-Sevilla			Colombia-Sevilla			La Florida-Sevilla		
	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %
1565	3	2.000	7,8						
1566				1	900	7,0			
1567									
1568	1	500	9,0	3	7.100	7,3			
1569				3	3.200	7,3			
1570	1	600	9,0	6	19.500	7,0			
1571				9	9.250	7,7			
1572	2	1.200	8,5	3	1.800	7,0			
1574									
1581	1	2.000	6,0						
1582							1	2.500	8,0
1584				1	2.000	7,0			
1585				3	12.100	6,3			
1586				1	2.700	7,0			
1587				5	20.700	8,0			
1589				2	7.000	8,0			
1590				1	4.000	7,0			
1591				1	11.800	8,0			
1594									
1598	1	425	10,0						

Año	Caribe-Sevilla			Caribe-Colombia-Sevilla			Nueva España-Sevilla		
	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %
1565	17	28.400	9,4				4	35.000	8,0
1566	13	27.675	11,5				5	8.100	8,6
1567	1	50	12,0						
1568	8	5.716	11,5				5	7.025	10,0
1569	8	11.000	11,8				13	23.200	9,1
1570	12	9.100	12,0				12	16.200	9,3
1571	11	9.600	12,0	1	700	7,0	17	24.375	10,0
1572	8	10.500	11,4				12	19.350	9,4
1574							1	2.000	7,0

Año	Caribe-Sevilla			Caribe-Colombia-Sevilla			Nueva España-Sevilla		
	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %	Pólizas	Ducados	Premio %
1581									
1582							3	14.050	8,0
1584							1	8.000	9,0
1585							1	2.500	9,0
1586							2	5.500	9,5
1587							1	2.000	10,0
1589							1	2.250	9,0
1590									
1591									
1594							1	1.300	10,0
1598							1	1.575	10,0

Como se puede ver, el mercado de los seguros burgaleses sobre la Carrera de Indias fue bastante estable, no observándose un desplazamiento de unas rutas hacia otras. Característica que hemos de atribuir a que dicha navegación estaba fuertemente centralizada por la Casa de la Contratación, mediante el sistema de flotas fuertemente armadas, no permitiéndose los viajes por libre. El único cambio que se aprecia es la evolución del número de pólizas contratadas a lo largo de los años. Factor que hemos de atribuir a dos razones: los libros registros conservados en el archivo –abarcan fundamentalmente dos periodos (1565-1573 y 1581-1587)–, y, fundamentalmente, al declive del consulado de Burgos y de sus hombres de negocios desde principios de la década de 1580. A partir de entonces, será Madrid y otras plazas españolas y extranjeras, las que organicen la práctica aseguradora en España e Indias.

c) *España-Italia*

La tercera ruta en importancia por el valor de las sumas aseguradas es la que vinculaba España con Italia. Dentro de la península transalpina el destino fundamental era Florencia, sede de una poderosa colonia mercantil castellana desde finales del siglo XV. Dicha ciudad y sus puertos de Pisa y Liorna (Livorno) actuaban como redistribuidores, amén de otros productos, de la lana merina castellana con destino a los telares toscanos, venecianos y del valle del Po. Aunque hay 9 pólizas de seguros marítimos por valor 22.300 ducados desde Cataluña a Italia y 12 por 32.850 ducados desde Motril y Salobreña con cargamentos de azúcar con destino a Livorno, los flujos reflejados en los

seguros burgaleses se refieren a la intensa actividad entre Sevilla/Cádiz con dicho puerto toscano y, sobre todo, la ruta entre Alicante con Livorno. El primer itinerario consta de 138 pólizas por la suma de 327.265 ducados. Son barcos de Génova, Florencia, Venecia, Cataluña, Mallorca, Ragusa y Ondárroa que parten de Andalucía hacia Toscana con cargamentos de lana, aceites, atunes andaluces, a los que se suman las mercancías procedentes de América: azúcares, caña fístola y palo brasil, cueros de Indias, canela y muchas cajas y barriles de cochinilla. Sus contratantes fueron miembros de la poderosa colonia burgalesa de Sevilla, que contaba con fuertes enlaces con la que se había asentado en la ciudad del Arno (Maluenda, Astudillo, Castro, Gutiérrez, Salamanca, Montoya, Lago, etc.) a los que se suman algunos italianos y mercaderes sevillanos¹⁰⁴. El potencial económico de la capital de Toscana, fruto de su pujante industria textil y su peso financiero, explica que Florencia fuera una de las principales demandantes de productos venidos de América.

Fueron, sobre todo, los flujos establecidos entre Alicante y Liorna. Es la nueva ruta de la lana castellana del último tercio del siglo XVI. Ante la decadencia del mercado flamenco y las complicaciones en la navegación hacia dichos destinos, desde los años sesenta del siglo XVI experimentaron un enorme auge las exportaciones de lana con destino a Florencia, bien para sus propios telares, bien para ser redistribuida a partir de dicha ciudad. De ahí la importancia de la ruta Alicante-Livorno¹⁰⁵. Esto es lo que reflejan los seguros burgaleses, 534 pólizas por la suma de 960.655 ducados. El puerto alicantino se convirtió en esos años en el lugar de salida de las numerosas naves de Ragusa que partían con sacas de lana, cochinilla y guadamecíes hacia la Toscana, aunque unas pocas también se dirigieron hacia Génova y Venecia. Aquí llama la atención el absoluto predominio de los barcos de Ragusa, que casi monopolizan dicha ruta, habiendo desplazado en la época de Felipe II a las flotas de otras procedencias, como la vasca o andaluza.

Sus consignatarios, como he señalado antes, eran la poderosa colonia castellana asentada en Florencia. Como complemento de las salidas de barcos desde España a Italia, nos encontramos con las salidas de 4 barcos de Ragusa y 2 de Arenys desde Tortosa a Livorno, cargados de sacas de lana, lo que nos recuerda los negocios de Francesco de Marco Datini de principios

¹⁰⁴ GONZÁLEZ TALAVERA, B. M., *Florencia española. Mercaderes, nobles y mecenas en la órbita de los Medicis (S. XVI)*. Granada, 2021. BASAS FERNÁNDEZ, Manuel, «Relaciones económicas entre Burgos y Florencia en el siglo XVI», *Boletín de la Institución Fernán González*, 1965, pp. 689-713. AMMANNATI, F. y GONZÁLEZ TALAVERA, B., «The Astudillo partnership and the Spanish «nation» in sixteenth-century Florence», in CARACAUSI, A. y JEGGLE, Ch. (eds.), *Commercial networks and European cities, 1400-1800*. Londres, 2014, pp. 121-136. CASADO ALONSO, H., «Del Mediterráneo al Atlántico...».

¹⁰⁵ RUIZ MARTÍN, F., *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*. París, 1965. CASADO ALONSO, H., «El comercio internacional burgalés...», pp. 234-241.

del siglo XV. El mejor ejemplo de tal política es el de la poderosa compañía burgalesa Astudillo, con ramas establecidas en Burgos, Sevilla, Nantes, Amberes, México y Florencia. Lo podemos conocer muy bien a través de la correspondencia y la contabilidad de su archivo privado, conservado en esta última ciudad¹⁰⁶. Desde Cádiz mandaban productos americanos y desde Alicante grandes cantidades de sacas de lana, amén de participar en transacciones financieras y gestionar numerosos seguros marítimos, más la negociación de bulas pontificias¹⁰⁷.

Los fletes de retorno, aunque menos documentados, revelan cómo la colonia castellana asentada en Florencia, a través de sus socios en Burgos y Sevilla, junto con algunos genoveses, aseguraban cargamentos de tejidos, especialmente rajas, rasos y camelotes florentinos, sedas de Lucca y de Venecia, sayas endrapadas de Milán, trillas, brocados, telas de oro y otros productos de lujo¹⁰⁸ en las mismas naves ragusinas que habían ido a España a por lana y por otras mercaderías¹⁰⁹.

d) *Costa cantábrica-Andalucía*

Otro de los aspectos que reflejan los seguros contratados en Burgos es la intensa actividad de navegación de cabotaje a lo largo de la costa que va desde el País Vasco hasta Sevilla-Cádiz, con alguna prolongación hacia la Andalucía mediterránea. Si sumamos los diferentes puntos de partida y de llegada tenemos la elevada suma de 1.666 pólizas por valor de 1.069.160 ducados. Tal hecho no siempre se ha señalado en la bibliografía existente, donde se habla marginalmente de las conexiones entre el gran polo sevillano con el norte de España. Los seguros burgaleses indican cómo se alimentaba la gran boca sevillana de los productos que demandaba Andalucía y, sobre todo, la Carrera de Indias. A su vez, desde el sur había un intenso comercio y navegación hacia el norte con productos llegados de América, que desde los puertos norteños

¹⁰⁶ ARCHIVIO NALDINI DEL RICCIO, Sottoserie Ragione cantante in Melchior de Astudillo di cui fu socio Francesco Naldini. Libro 53 (*Debitori e creditori e libro mastro segnato lettere I, attenenti alla ragione Lesmes de Astudillo e Compagni. 1591-1597*).

¹⁰⁷ CASADO ALONSO, H., «Del Mediterráneo al Atlántico...». CASADO ALONSO, H., «Entre Europa, América y Asia: la red mercantil de los Astudillo...».

¹⁰⁸ Incluso, hay un caso muy particular. El 8 de julio de 1570 el mercader burgalés Pedro de Quincoces aseguró por 200 ducados el envío de una «caxeta de cuerdas de vihuela» desde Livorno a Alicante en una nave genovesa (ADPB. Consulado. Libro 98, fol. 289).

¹⁰⁹ En una fecha muy temprana, como el 23 de marzo de 1566, aparece una nave inglesa transportando mercancías de Italia a España. Es en tres pólizas contratadas por los mercaderes Bernardo de Castro de Burgos y Pedro de Montoya de Florencia en la *barcha* Samuel de Londres, maestre Alberto Temple (ADPB. Consulado. Libro 95, fols. 325r-325v).

se distribuían por tierra en el interior de Castilla o se reexportaban hacia la Europa noroccidental.

La lectura de las pólizas contratadas sobre esta ruta revela perfectamente los mecanismos que practicaron los comerciantes y armadores del norte de España. Conocemos muy bien el caso de los vascos, ya que fueron los mayores aseguradores y los que controlaron dichos tráficos comerciales. La mercancía que aparece más frecuentemente en las pólizas es hierros, herraje y clavazones. Junto a ella tenemos una multitud de tipos de hierro (hierro sutil, hierro pletina, hierro campanil, acero, acero turrón, acero tirado), productos férricos (herramientas, arcos de hierro, flejes de hierro, palanquetas, pregaduras, clavos de herrar, frenos, anclas, azadas, azadones, hachas, palas de hierro, corbatones, tijeras, chopinas, rejas, bigornías), armas (astería, tablas de espada, hojas de espadas, alfanjes, machetes, arcabuces, flejes de astas y de lanzas, murriones, artillería, municiones, picas, mosquetes) y material naval (brea, remos, botillería, botas, flejes de avellano, arcos de avellano)¹¹⁰. En suma, los seguros de Burgos muestran la enorme variedad de la industria siderúrgica y armamentista vasca de la segunda mitad del siglo XVI. Incluso por otras fuentes sabemos que algunos de los barcos, que llegaron a Sevilla y que fueron asegurados en Burgos, fueron vendidos a tratantes de la Carrera de Indias, obteniendo pingües beneficios¹¹¹. Junto a la pluralidad de productos siderúrgicos vascos se suman los lienzos y angeos que han llegado de Bretaña y eran muy apreciados en América. También desde Santander y Laredo salieron hierros y herrajes, pero lo que más se carga son maderas de haya, nogal y roble, arcos de avellano y de roble. Situación que se repite desde Asturias, donde nos aparecen varias pólizas sobre duelas de madera. De Galicia también salen maderas y sardinas.

Como fletes de retorno, los barcos, esos mismos u otros, portan hacia Galicia, Asturias y Cantabria cueros, aceites y vinos blancos de Jerez. Pero la ruta más importante es, de nuevo, la que unía Sevilla con el País Vasco, gran demandante de productos andaluces. Por un lado, están una gran cantidad de cueros curtidos o al pelo de Indias, a los que se suman vino, fruta, azúcar, aceite, higos, aceitunas, pasas y diversa mercadería. Lo que no aparece, por el contrario, son especias, metales preciosos, perlas y colorantes americanos, ya que se cargaban directamente para los Países Bajos, Bretaña y Normandía desde Sevilla y Cádiz. En algunos de estos viajes, bien a la ida o a la vuelta, se hacía escala en algunos puertos de Portugal, donde se aprovisionaban de sal y pescado o se cargaban con azúcar y especias.

¹¹⁰ CASADO ALONSO, H., «El comercio de hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, n.º 4, 2003, pp. 165-192.

¹¹¹ La documentación notarial sevillana muestra el predominio absoluto de los vascos como vendedores de barcos (RODRÍGUEZ LORENZO, S. M., «Sevilla y la carrera de Indias...»).

Esta intensa actividad de navegación costera, bordeando la península, es la que explica la existencia desde los siglos anteriores, de una poderosa colonia de mercaderes vascos asentada en Sevilla. Ello fue constatado por diversos autores¹¹² y está perfectamente reflejado en las pólizas burgalesas. Así vemos a toda una serie de personajes que operan de una manera muy activa en la plaza sevillana, donde en ocasiones residen, aunque en otras les vemos contratando desde sus villas vascas. El caso más señalado es el del eibarrés Martín López de Isasi del que se han conservado 347 pólizas en esta ruta por valor de 248.708 ducados, lo que confirma el peso que tuvo dicho mercader en el comercio vasco-andaluz. Él y sus socios contrataron el 23,6 % de todas las sumas aseguradas en dicha ruta. Fiel reflejo de su importancia en el conjunto de la economía guipuzcoana¹¹³. Pero junto a él debemos mencionar a los Iturbe (Agustín, Andrés, Juan y Francisco) de Elorrio con 308 pólizas por 200.638 ducados; Andrés de Arrizabalaga de Placencia, aunque la mayor parte del tiempo fue un activo factor en Sevilla para sus negocios o de otros colegas guipuzcoanos, con 118 pólizas por 103.681 ducados; los Arriola de San Sebastián y Deva (Martín, padre e hijo, y Juan) con 73 pólizas por 76.756 ducados; Pedro y Marcos de Urquizu de Elorrio con 193 pólizas por 126.440 ducados; Domingo López de Aranadia de Azpeitia con 26 pólizas y 24.050 ducados; los Lobiano de Ermua (Francisco, padre e hijo, y Juan) con 68 pólizas y 71.211 ducados; Pedro Martínez de Bustinza y Andrés de Avendaño de Ermua y Villarreal de Urrechua con 90 pólizas por 62.375 ducados; Juan de Echavarría y Martín de Alviztegui de Elgueta con 91 pólizas por 62.180 ducados; los Libano de Bilbao (Antonio, Ortuño y Juan Martínez de Libano) con 19 pólizas por 30.375 ducados; etc. En suma, estamos ante la constatación documental y cuantitativa de lo que supuso para los capitalistas del norte de España la atracción de Sevilla y, por extensión, América. Tal aseveración se vería reforzada si se hubieran conservado las pólizas de seguros marítimos firmadas ante el consulado de Bilbao. Los representantes de Cantabria son, por el contrario, menos importantes, salvo en el caso del regidor de Santander, Hernando de Larriba Herrera, que contrató en esta ruta 35 pólizas de seguros marítimos por la suma de 27.110 ducados.

¹¹² OTTE, E., *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla, 1996, pp. 194-195. BERNAL, A. M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*. Sevilla, 1992, pp. 151-156 y 164-165. CORDOBA DE LA LLAVE, R., «El comercio de hierro en Córdoba. Un capítulo de la actividad vascongada en Andalucía a fines de la Edad Media», *Congreso de Historia de Euskal Herria. Tomo II. Instituciones, Economía y Sociedad (Siglos VIII-XV)*. San Sebastián, 1988, pp. 315-325. GARCÍA FUENTES, L., *Sevilla, los vascos y América*. Bilbao, 1991. LORENZO SANZ, E., *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid, 1986, Vol. 1, pp. 284-288. AZPIAZU, J. A., «Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n.º 4, 2003, pp. 207-225. RONQUILLO RUBIO, M., *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV: fundamentos de su éxito y permanencia*. Bilbao, 2008.

¹¹³ AZPIAZU, J. A., *El eibarrés Martín López de Isasi*. Eibar, 1999.

e) *Portugal-Atlántico Sur, Brasil y la India*

Otro ámbito que abarcan los seguros burgaleses es el que se desenvuelve en el océano Atlántico Sur¹¹⁴. Si el comercio entre Portugal con la América española apenas aparece¹¹⁵, no ocurre lo mismo en el que interconectaba Portugal con Brasil y viceversa. La gran cantidad de pólizas conservadas (762 pólizas por la suma de 427.700 ducados) permite, a mi entender, poder afirmar que una gran parte del comercio brasileño de la segunda mitad del siglo XVI se aseguró directa o indirectamente en Burgos¹¹⁶. Es la ruta, según las pólizas burgalesas, donde circulaban los tejidos, alimentos y manufacturas europeas a cambio del azúcar y del algodón brasileños, seguidos del de las melazas y los tintes americanos. Sus participantes son fundamentalmente mercaderes de Oporto, Matosinhos, Leça, Esposende, Viana do Castelo, Vila do Conde, Caminha, Azurara y de algunas de las villas del interior del norte de Portugal. Los barcos parten desde o llegan a dichos puertos de la costa norte portuguesa –pocas veces desde Lisboa– e, incluso, arriban a Bayona y Vigo, quizás para evitar pagar tasas aduaneras y practicar luego el contrabando. Entre sus contratantes nos encontramos con la flor y nata de la oligarquía mercantil norportuguesa¹¹⁷. Así, con Jorge Baz de Oporto (42 pólizas por valor de 22.400 ducados), los hermanos Miguel y Bento Dias de Oporto (43 pólizas por 46.350 ducados); su tío Miguel Dias (21 pólizas y 14.880 ducados); Enrique Gomes de Oporto (28 pólizas y 14.220 ducados); Enrique Rodrigues de Barcelos (6 pólizas y 12.175 ducados); Juan Rodrigues de Lago de Viana do Castelo (19 pólizas y 11.075 ducados); Simón Baz de Oporto (28 pólizas y 9.370 ducados); Sebastián Salgado de Viana do Castelo (13 pólizas y 7.925 ducados); Antonio Martines de Lisboa (10 pólizas y 27.000 ducados). Se puede decir, pues, que la ruta del Brasil estaba controlada por los navegantes y comerciantes de las villas costeras y del interior del norte de Portugal. Junto a los mercaderes de las villas costeras, hay que sumar los de algunas localidades del interior, como Coimbra, Castelo Branco, Celorico da Beira y, sobre todo, Trancoso. Estos, a su vez, reexportaban dichas mercaderías a partir de sus puertos al norte de Europa, gran demandante de azúcar y de algodón. Otro mercado era Castilla, donde la correspondencia de Simón Ruiz refleja su fuerte participación en las ferias de Medina del Campo. Todo esto explicaría el renovado auge de

¹¹⁴ Una primera aproximación –aunque incompleta– a los seguros en las rutas portuguesas en CASADO ALONSO, H., «Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional...».

¹¹⁵ Cuando aparece es como consecuencia de que Canarias, Azores y Madeira eran, a menudo, las escalas hacia América.

¹¹⁶ Sobre dicho comercio, ver MAURO, F., *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle (1570-1670): étude économique*. París, 1960.

¹¹⁷ BARROS, A., *O tempo dos Filipes: a cidade e a construção do mundo global*. Matosinhos. 2009.

dichas poblaciones, en el cual no estuvo exento la existencia de comunidades de *crístãos novos*, muy bien conectados con las ferias de Castilla y, en consecuencia, con la plaza aseguradora de Burgos¹¹⁸. Por el contrario, a pesar de tener constancia de la concesión regia de privilegios a vizcaínos para pescar ballenas en las costas de Brasil no he encontrado seguros marítimos con tal finalidad¹¹⁹.

Si a dichas pólizas añadimos las que se firmaron para cubrir los riesgos entre África y América (la ruta de los esclavos hacia el Brasil y la América española) y entre África y Europa (la ruta del azúcar de Santo Tomé, de los esclavos de Cabo Verde y de la anterior isla, más la de algunas especias desde las costas de Guinea)¹²⁰, el panorama del comercio portugués en el Atlántico está muy bien representado. Como complemento de esta ruta mercantil está la que unía directamente las islas de Madeira y Azores con Europa (150 pólizas y 270.326 ducados), con barcos del norte de Portugal y cargados de vinos y azúcar en el primer caso, y con azúcar y, sobre todo, de pastel en el segundo. Comercio de este último tinte en el que los burgaleses fueron los grandes dominadores a escala mundial en los siglos XV y XVI¹²¹.

Como prolongación de las rutas del Atlántico sur hay que sumar la *Carreira da India*, también representada en las pólizas burgalesas. Así, tenemos 34 pólizas en esta ruta, pero con mercancías muy valiosas, ya que fueron aseguradas por 122.700 ducados. Incluso, tenemos un contrato de seguro desde Mozambique a Lisboa sobre mercaderías de la India, cargadas en 1570 por el burgalés Diego de Frías en la nao Las Chagas, comandada por D. Antón de Norona, virrey de la India¹²². Esta ruta debe, pues, conectarse con la que unía África con España y Portugal, ya que los barcos de retorno de la India cargaban a menudo con esclavos en sus escalas¹²³. Fenómeno que debió de repetirse en otros casos, aunque las pólizas no lo hicieran constar.

¹¹⁸ BARROS, A., «Negócios portugueses no início da época moderna: Os tratos atlânticos e as feiras de Castela», in CASADO ALONSO, H., *Simón Ruiz y el mundo de los negocios en Europa en los siglos XVI y XVII*. Valladolid, 2017, pp. 117-138.

¹¹⁹ En 1602 el rey concedió a Pedro de Urrecta y Julian Miguel, vizcaínos, que durante diez años pudieran ir a la pesca de ballenas en las costas de Brasil con tres navíos (ARQUIVO GERAL DAS ALFANDEGAS. Lisboa. 115A, fol. 141).

¹²⁰ Esta ruta, a diferencia de la de Brasil, estaba controlada por mercaderes de Lisboa.

¹²¹ CASADO ALONSO, H., «Finance et Commerce International au milieu du XVI^e siècle...». CASADO ALONSO, H., «Le Rôle des Marchands Castillans dans la Commercialisation...». FERNÁNDEZ CHAVES, M. F., «El pastel de las “ilhas atlânticas” portuguesas y la producción textil en la Andalucía del siglo XVI», in IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., PÉREZ GARCÍA, R. M. y FERNÁNDEZ CHAVES, M. F. (coords.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna*. Sevilla, 2015. Vol. 2, pp. 525-538. PETROWISTE, J. (coord.), *Retour au Pays de Cogne. Nouvelles perspectives sur l'histoire du pastel languedocien (XIII^e-XVIII^e siècles)*. Número especial *Annales du Midi. Revue de la France méridionale*. Tome 132, n.º 309-310. 2020.

¹²² ADPB. Consulado, Libro 98, fol. 200v.

¹²³ Así, en el pleito que en 1555 se litigó en la Chancillería de Valladolid entre Diego Sánchez, mercader de Lisboa, contra varios vecinos de Valladolid, aseguradores de la nao Santiago, cargada a la ida

f) *Portugal-Mediterráneo*

Desde los puertos portugueses no sólo había comercio con los del Atlántico, también con los del Mediterráneo. Generalmente son comerciantes lisboetas, aunque también hay algunos españoles, genoveses, florentinos y romanos. En embarcaciones portuguesas (Vila do Conde, Povoia de Varzim, Aveiro y Lisboa), y de otros orígenes (Malgrat, Arenys, Blanes, Saint Tropez, Génova, Venecia, Ragusa y hasta de Quíos y de Hamburgo) comerciaron con azúcares, especias, ropa, porcelanas y sedas de la India, perlas, tintes y, especialmente, barriles de atún y de sardina. Se repite, pues, los que ya conocemos para finales de la Edad Media y primera mitad del siglo XVI¹²⁴.

g) *España-Portugal*

Relacionado con algunas de las anteriores rutas, las que unían la costa cantábrica con Andalucía y las rutas portuguesas en el Atlántico sur, están los fuertes flujos comerciales y de navegación entre los reinos de España y el de Portugal. Tema poco conocido, salvo en pequeños trabajos referidos al comercio vasco o al gallego¹²⁵. Relaciones que debieron incrementarse a partir de la unión de las Coronas con Felipe II¹²⁶. Las pólizas burgalesas reflejan una intensa actividad de navegación costera entre los diversos puertos españoles, generando unos intercambios comerciales que deben de sumarse a los que se establecieron por tierra¹²⁷.

con paños y la vuelta con telas, anís, pedrería, ámbar y especias, se dice que a su paso por Mozambique compraron 23 esclavos (ARCHV. Pleitos civiles. Fernando Alonso (F), Caja 530/1).

¹²⁴ BARATA, F. Themudo, *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*. Lisboa, 1998. BRAGA, I. R. M. MENDES DRUMOND, *Um Espaço, Duas Monarquias (Interrelações na Península Ibérica no Tempo de Carlos V)*. Lisboa, 2001. GUIDI BRUSCOLI, F., *Bartolomeo Marchionni «homen de grossa fazenda» (ca. 1450-1530). Un mercante fiorentino a Lisbona e l'imperio portoghese*. Florencia, 2014. D'ARIEZO, L., *La presenza degli italiani in Portogallo al tempo di Colombo*. Roma, 2003.

¹²⁵ JUEGA PUIG, J., *El comercio marítimo de Galicia, 1525-1640*. Pontevedra, 2014. BARROS, A., «O grande comércio dos “pequenos actores”. Portuenses e Bascos na construção do sistema atlântico», *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, n.º 2, 2005, pp. 335-369. FERREIRA PRIEGUE, E., *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, 1988, pp. 635-664. BARROS, A. «As relações entre o Porto e a Galiza nos finais da Idade Média. (Perspectivas de trabalho)», *Revista da Faculdade de Letras-História*, Vol. XV (1998), pp. 187-198.

¹²⁶ BOUZA ÁLVAREZ, F. J., *Portugal no tempo dos Felipes: política, cultura, representações, 1580-1640*. Lisboa, 2000. BRAGA, I. R. M. MENDES DRUMOND, *Um Espaço, Duas Monarquias...* Lisboa, 2001. SCHAUB, J. P., *Portugal na monarquia hispânica, (1580-1640)*. Lisboa, 2001.

¹²⁷ MELÓN JIMÉNEZ, M. A., *Hacienda, comercio y contrabando en la frontera de Portugal (siglos XV-XVIII)*. Cáceres, 1999. Sobre aspectos parciales, ver BRAGA, P. DRUMONT, «Mercadorias defesas de Portugal para Castela durante a Idade Média», *Hispania*, Vol. LII/182 (1992), pp. 1057-1072. I. BRAGA, R. M. MENDES DRUMOND, *Um Espaço, Duas Monarquias...*, pp. 281-287 y 329-346. MARQUÊS, J., *Relações*

Constatamos la contratación de 508 pólizas entre ambos reinos por la suma de 307.956 ducados. Aunque las rutas parten desde las distintas zonas geográficas españolas, el principal nexo es el que se establece entre el País Vasco con Portugal. Los barcos parten de la costa de Vizcaya y Guipúzcoa hacia Aveiro, Oporto, Viana do Castelo y Lisboa cargados de hierro y todo tipo de objetos férricos, a los que suman lienzos, breas, cueros y paños. A cambio, retornan con ropa de la India, azúcar, frutos secos, especias, linazas, algodón del Brasil y tintes americanos. En esta ruta una peculiaridad es la escala que hacen en Aveiro y Setúbal para cargar sal con destino a los barcos que parten luego a la pesca de Terranova, cuya compra se financiaba con la venta de hierro y acero. Como he dicho anteriormente, hay constancia también de un relativo tráfico entre las Azores y Castilla, bien hacia los puertos andaluces como a los gallegos y cantábricos, el cual estaba sustentado en el comercio del pastel de las islas¹²⁸. De la misma manera, existía una ruta de esclavos que conectaba Santo Tomé y Cabo Verde con Andalucía.

h) *Terranova*

Una ruta que aparece de manera destacada en los registros de pólizas de seguros marítimos del consulado de Burgos es la que conectaba la Península Ibérica con Canadá: la isla de Terranova y las costas de la península de Labrador. Sabemos que desde los primeros años del siglo XVI comienza la progresiva presencia de barcos europeos faenando en aguas canadienses a la pesca del bacalao y a la caza de cetáceos. Pescadores vascos, santanderinos, portugueses, normandos y bretones mantenían una creciente actividad en esas aguas, que en parte era la prolongación de sus expediciones a los mares de Irlanda. Desde los años 1520 se sumaron los marinos del País Vasco francés y, muy posiblemente, de otras partes de España y Portugal, que desde entonces

entre Portugal e Castela nos finais da Idade Media. Lisboa, 1994. PÉREZ EMBID, F., *La frontera entre los reinos de Sevilla y Portugal*. Sevilla, 1975. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., «Conflictos fronterizos en la Sierra de Aroche. El pleito de Barrencos (1493)», in *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*. Loulé, 1983. SÁNCHEZ BENITO, J. M., «Medidas de política comercial de la monarquía castellana: límites a los intercambios con Portugal», in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas*. Vol. II. pp. 805-819. SÁNCHEZ BENITO, J. M., *La Corona de Castilla y el comercio exterior: Estudio del intervencionismo monárquico sobre los tráficos mercantiles en la Baja Edad Media*. Madrid, 1993. RODRÍGUEZ BLANCO, D., «Las relaciones fronterizas entre Portugal y la Corona de Castilla. El caso de Extremadura», in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. Oporto, 1987. Vol. I. pp. 135-146. MACKAY, A., «¿Existieron aduanas castellanas en la frontera con Portugal en el siglo XV?», in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas*. Vol. II. pp. 625-643. CASADO ALONSO, H., «Relaciones comerciales entre Portugal y Castilla...».

¹²⁸ Hay, incluso, dos pólizas de cargamentos de pastel de Azores con destino a Valencia en 1567 y 1568 por parte de Pedro Ortiz de Landazuri de Vitoria y Juan del Hoyo de Larena de Espinosa de los Monteros.

se convirtieron en los dominadores. A partir de mediados de siglo la pesca transatlántica por parte de vizcaínos, guipuzcoanos y vasco franceses alcanzó su mayor apogeo. Mejoras en las técnicas navales, unidas a un aumento de la rentabilidad económica de los productos allí obtenidos –el aceite de ballena y los bacalaos en salazón–, trajeron consigo un mayor interés por parte de inversores, patrones y marinos por dicha pesca de altura, lo que se tradujo en un aumento del número de barcos de diverso origen, que hacia dichas aguas acudían en diversas épocas del año. Incluso estas navegaciones se expandieron hasta la costa de Brasil a la búsqueda de ballenas¹²⁹. En el caso español, S. Huxley y M. Barkham, los mejores estudiosos de dichas explotaciones pesqueras, señalan que la flota vasco-española de Terranova contó, desde 1559 a 1585, con alrededor de 40 barcos anuales (20/25 para la pesca del bacalao y 15/20 para la caza de la ballena), con unos 9.500 toneles. Fue su época de mayor esplendor, ya que a partir de entonces se inició una progresiva crisis. Su consecuencia fue la sustitución de las flotas vasca y cantábrica por las de otros territorios.

Se han conservado 415 pólizas, por un montante de 213.973 ducados. Tal cantidad habla, por si sola, de la importancia que para el estudio de la pesca en Terranova tiene el archivo del consulado de Burgos, como ya señaló hace años S. Huxley. La forma de contratar dichos seguros es variada. Siempre se firmaban dos pólizas diferentes, una sobre el casco, la artillería y la munición y otra sobre la armazón, los pertrechos (bizcochos, vino, sidra, sal, barricas, anzuelos, arpones, calderas, redes y demás vituallas) y la pesca obtenida (pescado en salazón y saín), ya que los asegurados podían ser distintos, al haber sido costeados los gastos de manera separada. En otros casos fueron sobre el dinero prestado a los maestros para comprar dichos pertrechos. De igual manera, era frecuente firmar una póliza sobre el viaje de ida y otra sobre el de la vuelta, aunque lo más frecuente es que toda la ruta sea cubierta por un mismo contrato. Igualmente, en determinadas ocasiones se reparte el riesgo en tres o cuatro pólizas. Las cifras las podemos observar en el CUADRO 35.

¹²⁹ AGAL. Lisboa. 115A, fol. 141.

CUADRO 35
SEGUROS BURGALESES PARA LA PESCA EN TERRANOVA

Año	Bacalao		Ballena		Desconocido		Total	
	pólizas	ducados	pólizas	ducados	pólizas	ducados	pólizas	ducados
1565			26	12.030			26	12.030
1566	8	5.500	1	100	2	1.000	11	6.600
1567	2	400	6	4.900	2	2.000	10	7.300
1568	22	8.040	38	26.200	2	800	62	35.040
1569	56	21.770	12	7.400	1	800	69	29.970
1570	47	17.855	15	10.610	4	1.900	66	30.365
1571	28	9.970	21	21.130	4	2.610	53	33.710
1572	48	13.584	41	32.544	10	2.830	99	48.958
1573	2	1.500	1	500			3	2.000
1582	3	1.400					3	1.400
1584	3	1.300	1	900			4	2.200
1585	5	1.650					5	1.650
1586					1	400	1	400
1590			1	550			1	550
1592			1	500			1	500
1615					1	1.300	1	1.300
TOTAL	224	82.969	164	117.364	27	13.640	415	213.973

Como se puede apreciar, la mayor parte de los seguros se refiere a los años 1565-1572, conforme a las coordenadas generales de la documentación existente en el archivo burgalés. Pero tal hecho no indica que durante los años posteriores hubiera menos expediciones a Terranova o que éstas se hubieran asegurado en otra plaza, sino que simplemente dichas pólizas no se han conservado. Otro aspecto que señalan los seguros burgaleses es el tipo de pesca al que se dedicaron. Haciendo un análisis detallado de cada uno de los contratos, de acuerdo al tipo de pertrecho y de pesca que aparecen citados, les he clasificado, bien fuera para la búsqueda del bacalao o ya sea para la de la ballena¹³⁰. Como se puede apreciar, hay más pólizas firmadas para la extracción del bacalao que de la ballena, pero las contratadas para esta última finalidad lo fueron por sumas de ducados superiores. Tal hecho reafirma lo que han

¹³⁰ En algunos casos ésta no está muy definida, lo que supone que simultanearon ambos tipos de actividades. He señalado la que me ha parecido más destacable. Muchas de las pólizas con fines desconocidos son seguros sobre el dinero prestado a los maestros para armar las embarcaciones.

señalado otros autores, la pesca ballenera necesitaba mayores inversiones de capital que la del bacalao.

A partir de estos contratos de seguros he procedido a individualizar cada una de las expediciones que se realizaron durante estos años a Terranova (CUADRO 36). Como se puede ver, he rastreado 263 distintas expediciones que se aseguraron, total o parcialmente, en Burgos, siendo en el año 1572 cuando hubo un mayor número de ellas¹³¹. A su vez, las he clasificado por el lugar de donde eran los barcos y los maestros. Está representada la mayor parte de los puertos de la costa cantábrica, desde Avilés hasta Fuenterrabía, prolongándose hasta Capbreton. El de mayor actividad pesquera fue el de San Sebastián, seguido del de Deva y de los del País Vasco francés (Bayonne, S. Juan de Luz y Ciboure). Sin embargo, también son destacables las expediciones de barcos vizcaínos –con Bilbao y Portugaleta a la cabeza– y de los de Cantabria (Laredo). Caso peculiar es, también, la presencia de la flota portuguesa de Viana do Castelo.

CUADRO 36
EXPEDICIONES ASEGURADAS EN BURGOS PARA LA PESCA
EN TERRANOVA, SEGÚN LAS LOCALIDADES DE LOS BARCOS

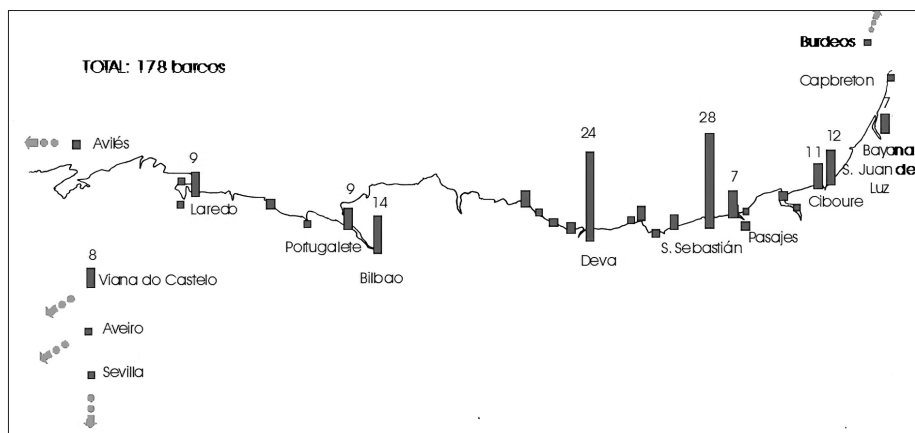
Localidad	1565	1566	1567	1568	1569	1570	1571	1572	1573	1579	1582	1584	1585	1586	1590	1592	1615	Total
Aveiro													1					1
Avilés					3	1												4
Baracaldo								1										1
Bayonne				3	4	2		1	1									11
Bermeo								1										1
Bilbao	5	2		2	1	1	2	3				1	1				1	19
Burdeos					1			1										2
Capbreton					1	1												2
Castro Urdiales								2										2
Ciboure			1		1	4	1	3					1		1			12
Colindres								1										1
Deva	2	4	3	5	5	2	4	9										34
Fuenterrabía						3			2									6
Guetaria												1						1
Laredo		1		1	4	1	3	2			1							13
Lequétio						2	1	5		1								9
Lezo							1											1
Marquina							1											1

¹³¹ Para su cómputo he agrupado en una única cantidad aquellas expediciones donde se aseguraron la ida y la vuelta.

Localidad	1565	1566	1567	1568	1569	1570	1571	1572	1573	1579	1582	1584	1585	1586	1590	1592	1615	Total
Motrico				2	2									1				5
Ondárroa		1			1		2	2	1									7
Orio				1	1	2	1	2										7
Pasajes	1	1		1	1	1	1	2										8
Portugalete	2					2		4			1	1						10
Rentería						3	4											7
San Juan de Luz				6	5	4	1	2							1			19
S. Sebastián			1	6	5	6	11	17								1		47
Sevilla						1												1
Viana do Castelo				3	3	1	4											11
Zarauz								2										2
Zumaya				1	1		1	3										6
Desconocido	2				1		4	4					1					12
TOTAL	10	9	5	31	39	37	39	63	4	1	2	3	3	1	2	1	1	263

La procedencia de la flota pesquera que actuó durante estos años en la pesca en Terranova es muy semejante a que hemos descrito sobre las expediciones. La he reflejado en el MAPA 2. Hay que tener en cuenta que hubo muchos navíos que sólo aparecen ocasionalmente participando en dichas expediciones, mientras que otros, año tras año, fueron hacia dichas aguas. He constatado la existencia de 178 barcos diferentes, de acuerdo a su tipo, nombre, patrón y maestre. Como se puede ver, son guipuzcoanos, vizcaínos, santanderinos, del País Vasco francés y portugueses. No hay ninguna póliza sobre algún barco bretón o inglés, muy activos en esos momentos en Terranova, que lógicamente se aseguraban en sus respectivos territorios. Del tipo de barcos empleados en dicha pesca de altura, la mayor parte de las pólizas dicen que eran galeones y naos, salvo en unos casos donde se señala una zabra y dos galeazas.

MAPA 2
 BARCOS PARA LA PESCA EN TERRANOVA CON CARGAMENTOS
 ASEGURADOS EN BURGOS
 (1565-1615)



Los contratantes en Burgos de los seguros para la pesca en Terranova son de 49 localidades distintas (CUADRO 37). Como es natural predominan los de Guipúzcoa –especialmente San Sebastián, Deva, Rentería y Éibar–, seguidos por los de Vizcaya y del País Vasco francés y, posteriormente, un abanico de contratantes de múltiples localidades. Son, por lo general, patrones de barcos, que lo mismo participan en la pesca de altura que son dueños de ferrierías, fabricantes de armas o comerciantes. Son, en consecuencia, miembros de esa floreciente clase emprendedora que proliferó y se enriqueció en el País Vasco y Cantabria durante el reinado de Felipe II. Casos sobresalientes, algunos muy conocidos, son los de Juan de Portu, Miguel de Beroiz, Baltasar de Lerchundi, Martín y Esteban de Santiago de San Sebastián; Martín Ochoa de Irrazabal y Domingo de Sorasu de Deva; María de Uranzu y Sebastián de Zubieta de Rentería; Juan Pérez de Ocariz de Mondragón; Domingo de Villaviciosa de Pasajes; Andrés de Arrizabalaga y Martín López de Isasi de Éibar; Tomás de Esparza de Fuenterrabía; Francisco Cachopín de Laredo; Melchor y Martín de Alzaga de Fuenterrabía; Auger de Barcos de Bayonne; Martínón, Juan y Pedro de Sociondo de S. Jean de Luz.

CUADRO 37
LOCALIDADES DE LOS QUE SE ASEGURAN
PARA LA PESCA EN TERRANOVA
(1565-1615)

Localidad	Ducados
San Sebastián	47.839
Deva	23.765
Bilbao	15.800
Rentería	12.850
Éibar	12.050
San Juan de Luz	10.350
Desconocido	8.335
Bayonne	7.950
Laredo	6.920
Portugalete	5.200
Pasajes	4.800
Lequeitio	4.750
Ondárroa	4.600
Marquina	4.400
Zumaya	4.370
Avilés	3.800
Orio	3.800
Motrico	3.650
Guetaria	3.440
Viana do Castelo	3.160
Fuenterrabía	3.100
Burdeos	2.509
Ciboure	1.500
Baracaldo	1.500
Vitoria	1.300
Colindres	1.250
Azpeitia	1.200
Mondragón	1.000
Nantes	1.000
Oñate	1.000

Localidad	Ducados
Ea	1.000
Castro Urdiales	760
Sevilla	550
Zarauz	500
Azcoitia	500
Ermua	500
Carasa	400
Santoña	400
Puebla del Deán	300
Beranguelua	300
Tolosa	250
Elgoibar	250
Bermeo	225
Aveiro	200
Lezo	200
Guecho	150
Oporto	150
Elorrio	100
Lisboa	50
TOTAL	213.973

En conclusión, a falta de un análisis pormenorizado de cada una de las pólizas de seguros contratadas en Burgos, es indudable que la documentación de los seguros burgaleses presenta el panorama de prosperidad por la que atravesaba la pesca en Terranova durante la segunda mitad del siglo XVI. Hecho que han constatado otros autores a partir de fuentes documentales diferentes a las utilizadas aquí. Hay una gran cantidad de barcos españoles y del País Vasco francés empleados en las capturas de la ballena y del bacalao. De igual manera, en dicha actividad no solo participan exclusivamente marinos o patrones de navíos. Al ser un negocio muy rentable desde el punto de vista económico, los capitales procedentes de otros sectores se invirtieron en este. Así pues, los contratantes de seguros no son solo gentes de la mar, sino comerciantes y fabricantes de armas, incluso algunos de ellos pertenecen a largas dinastías familiares de empresarios de aquellos territorios, que ven en la pesca una manera de diversificar sus negocios (CUADRO 38).

CUADRO 38
PRINCIPALES ASEGURADOS EN LOS VIAJES A TERRANOVA

Asegurado	Localidad	Pólizas	Ducados
Domingo de Sorasu	Deva	4	8.350
D. ^a María de Urañcu	Rentería	2	7.000
Juanes de Portu, capitán	San Sebastián	4	5.400
Sebastián de Zubieta	Rentería	2	4.700
Martín López de Isasi y Martín Pérez de Arriola	Isasi Deva	3	4.430
Andrés de Arrizabalaga	Éibar/Sevilla	2	4.220
Baltasar de Lerchundi	San Sebastián	2	4.000
Miguel de Beroiz	San Sebastián	1	3.550
Martín Ochoa de Irarazabal, capitán y dueño	Deva	1	3.500
Juan Pérez de Arriola, capitán	Deva	3	3.200
Francisco Cachopín Palacio y Domingo de Villota	Laredo	4	3.100
Juan de Ayardía	Deva	2	3.000
Don Juan de Guevara	Pasajes	1	3.000
Juan de Portu	San Sebastián	1	3.000
Luis de Aramburu	San Sebastián	3	3.000
Martín López de Isasi	Isasi	2	2.930
Marqués de Orcayn	San Sebastián	3	2.900
Pedro de Arteaga	Zumaya	1	2.900
Martín Ibáñez de Sarasua	Marquina	2	2.800
Auger de Barcos	Bayonne	4	2.750
Juan Martínez de Amelivia, capitán	Motrico	1	2.500
Gonzalo de Landaverde, difunto y herederos	Bilbao	2	2.450
Martín de Hernando	San Sebastián	2	2.400
Miguel de Cerain, capitán	Deva	1	2.400
Juan de Uriona	Bilbao	2	2.150
Martín de Cheverri de Ustariz	San Juan de luz	2	2.000
Juan de Jardía	Ondárroa	1	2.000
Martín de Villafranca	San Sebastián	1	2.000
Juan de Regoitia	Bilbao	1	2.000

Asegurado	Localidad	Pólizas	Ducados
Tomás de Esparza y Juan Suárez, capitán	Fuenterrabía	1	2.000
Martín de Urnieta	San Sebastián	1	2.000
Juanes de Iraurgi	Éibar	2	1.900
Juanes de Arizmendi	San Juan de Luz	1	1.800
Martín Ochoa de Irazazabal, capitán y dueño	Deva	1	1.700
Martín de Regoitia y Ochoa de Capitillo	Bilbao Portugalete	1	1.700
Martinón de Sociondo	San Juan de Luz	2	1.700
Martín y Esteban de Santiago	San Sebastián	1	1.600
Sebastián de Labastida	San Sebastián	1	1.500
Quiteria de Ayerdi, viuda	San Sebastián	1	1.500

Pero ¿había una especialización por parte de estos personajes en la pesca en Terranova o, por el contrario, una complementariedad entre la pesca y el comercio internacional? Si seguimos, a través de los años, la vida de muchas de estas embarcaciones, que se aseguraron para la pesca de Terranova, observamos que no estaban especializadas en dicha actividad. Junto a estas expediciones, en las que se mezclan pesca, aprovisionamiento y comercio, hay otras muchas en las que un mismo barco, a lo largo de su vida, practica actividades diferentes y que no guardan relación entre sí. En unos meses estaba en la costera del bacalao o a la caza de la ballena, llegado a puerto y descargado lo obtenido (barricas de grasas y bacalao en salazón), la nave se cargaba de mercancías para ir hacia otro destino¹³². Y vuelta a empezar. Incluso, tenemos casos donde hay constancia de que una misma nave hacía dos y tres expediciones a lo largo del año. En ocasiones, cambiaba de patrón y marinería, pero en otras sigue al mando del mismo maestro. Sin embargo, como la base de datos de los seguros de Burgos abarca un periodo muy limitado de años, nos ha sido imposible calcular la vida útil de los navíos a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI.

¹³² Por ejemplo, la famosa nao S. Juan de Pasajes, que se hundió en 1565 en la costa de Canadá y que se ha conservado maravillosamente, comandada por el mismo maestro, Ramos de Arrieta, había entrado en 1563 en los puertos de Zelanda cargada con 1.439 sacas, pertenecientes –de un total de 3.510 sacas transportadas en 5 naos– a Miguel de Beroiz, Martín de Gulpide y Luis Cruzat. Viaje que repitió al año siguiente con 117 sacas (SB. Consulado de España. *Libro registro de Paredes, 1563-1574*, fol. 87).

anteriormente y de las rutas de pequeño radio establecidas entre puertos próximos, describiré ahora algunas de ellas que son, en cierta manera, peculiares y curiosas. Sirven, pues, de ejemplo de la amplitud del espacio geográfico que abarcaban las pólizas registradas en Burgos. Por un lado, la que unía Rusia con los Países Bajos y Normandía. Son cuatro contratos firmados en 1568 por los mercaderes genoveses residentes en Amberes y España, Pierre Xristofaro y Pierre Francisco Spinola, Pascual Spinola, Rafael de Barberino y herederos de Nicolao Piero, junto con el burgalés Juan de Curiel, para asegurar mercaderías cargadas por Maximiliano Bon, Rolando de Boor, Francisco Benelo y Bartolomé Dutrenam, en las urcas La Buena Ventura, El Ángel, El Espíritu Volante y El Pavón de Blavet, Schellinkhout, Vlissingen y Estacruz desde Narva en *Moscovia* (actualmente Estonia) a Ruan y Amberes por unas primas comprendidas entre el 8 y el 12 %. O la póliza contratada en 1593 por Esteban Polayn y Adam Beloyl de Nantes para llevar «pescado curado, algún trigo y sardina», valorado en 1.100 ducados desde Nantes a Marsella y Génova. También de amplio radio de viaje son las dos pólizas de 1570 y 1583 contratadas para asegurar cargamentos de arroz y melazas desde Denia y Alicante hasta Amberes en un barco de Génova y otro de Inglaterra.

Igualmente, son interesantes las 21 pólizas contratadas en 1567-1571 entre Canarias y Brasil, pues si bien se consideraba que dichas islas eran un punto de escala entre Sevilla y la América española, otro tanto se puede decir entre Portugal y su colonia americana. Al igual que ocurría en la citada ruta española, los mercaderes portugueses, fundamentalmente de Oporto, cargaban en la isla de La Palma vinos, que completaban sus cargas de breas, trigos y tejidos, con destino a Pernambuco, S. Salvador de Bahía, Espirito Santo y Olinda. Así pues, estos productos canarios eran el complemento de los otros envíos vinícolas que desde Madeira y Azores se hicieron con destino al Brasil por parte de las naves y comerciantes del norte de Portugal¹³⁴.

Curiosas son, también, las 4 pólizas contratadas sobre viajes a Orán. En 1566 Cristóbal Prunen, tesorero de la ciudad de Amberes, aseguró el casco, la artillería y munición de la urca El León que salió del puerto de Cádiz al de Orán. Lo mismo hizo tres años más tarde el capitán Juan de Villaviciosa, vecino de Pasajes, desde Málaga y sobre la mitad del barco. Aunque no se dice, es muy posible que dichos viajes fueran por motivos militares¹³⁵. Por el contrario, con fines comerciales fueron las dos pólizas que en ese mismo año de 1569 contrató Martín de Arriola para llevar desde Cádiz a la ida hierro y a la vuelta esclavos (hombres y mujeres) junto con alumbres en la nao San Miguel¹³⁶.

¹³⁴ BARROS, A., *Vinhos de escala e negócios das ilhas: para uma história das relações do Porto com os arquipélagos atlânticos no século XVI*. Porto, 2004.

¹³⁵ ADPB. Consulado. Libros 96, fol. 396v y 41, fol. 16.

¹³⁶ ADPB. Consulado. Libro 39, fols. 495v-496.

3. *Los puertos cantábricos: el caso sobresaliente del espacio portuario vasco*

Las pólizas de seguros marítimos burgaleses nos permiten analizar también la actividad portuaria en cada momento y ver el impacto de los puertos en su *hinterland*. Para hacer dicho análisis he procedido en primer lugar a singularizar cada una de las expediciones, ya que un mismo embarque puede asegurarse en varias pólizas por el mismo mercader o por otro distinto. Esto permite, pues, medir la actividad portuaria en esos momentos. Si, por otra parte, contrastamos los barcos y las rutas con las personas que aseguran podemos tener una buena radiografía del potencial económico y naval de determinadas zonas geográficas. Evidentemente para hacer dicho estudio es necesario disponer de un suficiente número de seguros para obtener conclusiones. Igualmente, es muy conveniente que los flujos de navegación establecidos a partir de determinados puertos no sean unidireccionales o bidireccionales. Casos como el comercio y navegación establecidos entre Alicante y Livorno a través de barcos de Ragusa, el de la Carrera de Indias o el de los burgaleses exportadores de lana, son practicados por un tipo de agentes muy parecido, de procedencia geográfica similar y con flujos bidireccionales. Por ello he escogido el caso de la costa cantábrica, donde el número de pólizas es muy elevado y por sumas de ducados muy altas. Incluso, dentro de su zona más dinámica, el País Vasco español, he escogido el caso de las villas y puertos guipuzcoanos, ya que, aunque tenemos muchos contratos de seguros de barcos que salen o llegan a Bilbao y que fueron contratados por bilbaínos, no debieron de ser más que una parte de los que se firmaron. La inexistencia de fuentes documentales sobre los seguros registrados ante el consulado de Bilbao me impide poder formar una base de datos de amplitud suficiente para poder sacar conclusiones válidas y, sobre todo, establecer comparaciones.

Tal como vemos en el CUADRO 39, el número de expediciones que he constatado desde 1565 a 1619 es de 2.509. Son el resultado de 2.031 embarques de salida, que se aseguraron en 5.359 pólizas por valor de 4.490.201 ducados, frente a los 418 de entrada, reflejados en 952 pólizas por valor de 803.326 ducados. Tal diferencia, entre los de salida y los de entrada, no es achacable a que dichas actividades fueran diferentes, sino a que la mayor parte de los barcos y los cargamentos que arribaron se asegurarían en los puntos de origen de la expedición, fuera del territorio norteño, lo que no ocurre en el momento de la partida, donde el recurso a contratar un seguro en Burgos era más factible por su proximidad geográfica y muy posiblemente más barato.

CUADRO 39
NÚMERO DE EXPEDICIONES ASEGURADAS EN BURGOS
DESDE Y HACIA LOS PUERTOS CANTÁBRICOS

	Total	Salidas	Entradas
País Vasco español	1.715	1.345	370
País Vasco francés	123	112	11
Cantabria	641	557	84
Asturias	30	17	13
TOTAL	2.509	2.031	478

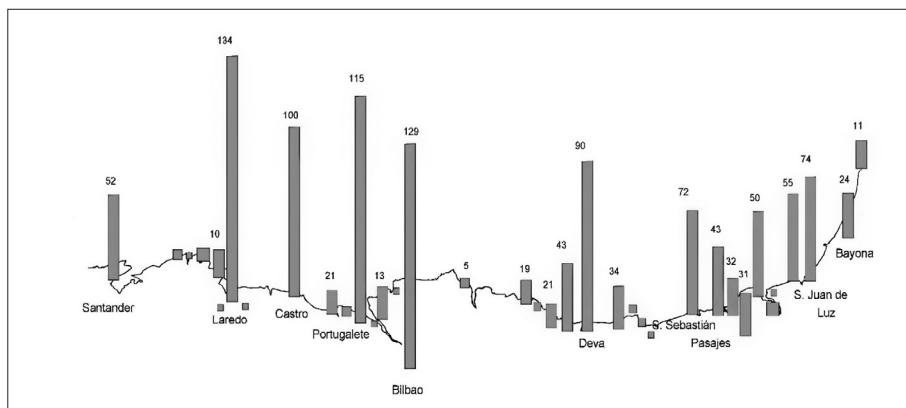
Pero tal número de expediciones, así como de los ducados asegurados, confirma que el principal mercado de aseguración de los capitalistas burgaleses estaba en la costa cantábrica¹³⁷. Pero, también, nos indica cómo esta región estaba en esta época volcada e integrada económicamente con el interior peninsular. Al mismo tiempo, comprobamos que la actividad naval en los puertos de Cantabria era inferior a la del País Vasco español, que los seguros burgaleses establecen en 2,6 veces superior. A estos le siguen los del País Vasco francés y con un carácter testimonial Asturias. Como indiqué anteriormente, los puertos de Santander, Laredo, Santoña y Castro Urdiales registran movimientos de barcos que casi todos parten con sacas de lana, madera y algún cargamento de hierro, pero ya no son la principal salida de la lana castellana con destino a Flandes. Esta sale también desde las villas costeras vascas, a la que se suma la procedente del valle del Ebro. Si a eso sumamos otras actividades realizadas en los puertos vascos, se confirma la hegemonía de la flota vasca en el último tercio del siglo XVI¹³⁸. La cuestión por investigar es saber cuándo se produjo tal variación, ya que los datos de las averías del consulado de Burgos parecen señalar que en la primera mitad de centuria los puertos de la flota de la lana fueron principalmente Santander y Laredo¹³⁹.

¹³⁷ Hemos incluido los puertos del País Vasco francés ya que por sus características (barcos, tipo de viajes, mercancías, asegurados, etc.) son idénticas a los del otro lado de la frontera.

¹³⁸ Esto confirmaría lo señalado por BILBAO BILBAO, L. M., «El comercio marítimo de la Villa...», pp. 254-262. Desde otra óptica por LUCAS VILLANUEVA, O., *El comercio internacional castellano a través del puerto de Laredo en la época de Felipe II*. Santander, 2019, pp. 486-494.

¹³⁹ ADPB. Consulado. Libros 3, 6, 12 y 14.

MAPA 3
 BARCOS DE LOS PUERTOS CANTÁBRICOS
 CON MERCANCÍAS ASEGURADAS EN BURGOS
 (1565-1615)

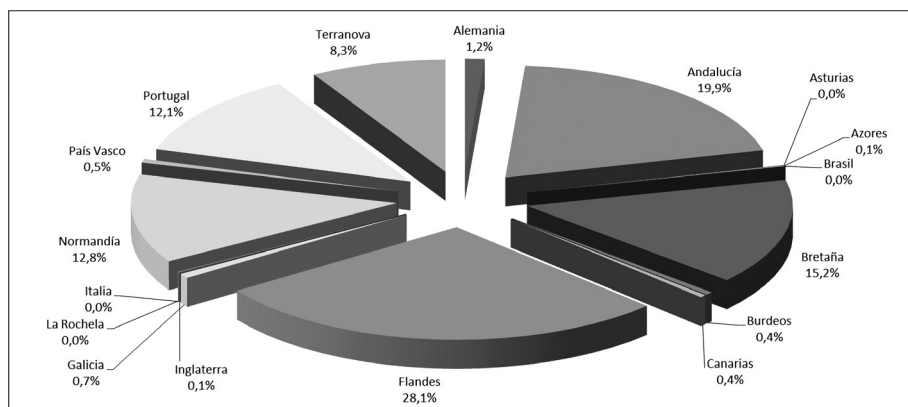


Según los datos de las pólizas de seguros burgalesas la composición de la flota cantábrica era muy diversa, ya que hay unos puertos con gran número de naves, mientras que en otros su existencia es meramente testimonial. Destacan todos los de la ría de Bilbao (Bilbao, Portugalete, Sestao, Deusto, Santurce, Baracaldo, San Julián de Musques y Somorrostro). Cantidad que en la realidad debió de ser mayor, ya que solo disponemos de los datos de Burgos. A continuación, tenemos los de Laredo, Santander, Castro Urdiales, Deva, San Sebastián, Pasajes, etc. Como ya señalé antes, este elevado número de embarcaciones –principalmente concentradas en el periodo que va entre 1565 y 1586– refleja la intensa actividad de construcción de barcos que hubo en aquellos años en los astilleros del norte de España con el fin de responder a la demanda de un comercio y transporte floreciente (MAPA 3).

Sus destinos (GRÁFICO 6) fueron diversos, por lo general responden a las plazas donde los comerciantes de la meseta y de la costa, sus principales aseguradores junto con los armadores cantábricos, tenían sus mercados. Así pues, la red portuaria y mercantil de dichos fondeaderos residía en la Europa noroccidental, ya que si sumamos Alemania, Flandes, Normandía, Inglaterra, Bretaña y la Gironde tenemos el 57,8 % de sus destinos. A estos le sigue, aunque con más distancia, Andalucía (19,9 %), Portugal (12,1 %) y Terranova (8,3 %). Situación que no es nueva, ya que se viene produciendo desde la Edad Media, pero que indica un cierto grado de especialización en sus flujos de navegación. Por el contrario, apenas vemos que dichas flotas cantábricas se hayan introducido y consolidado en el Mediterráneo. Cuestión que contrasta

con el panorama del siglo XV y de la primera mitad del siglo XVI, donde gran parte de los cargamentos castellanos hacia Italia se hizo en naves vascas y cántabras. Desconozco cuando se produjo tal cambio y abandonaron dicha ruta. Quizás la atracción de los fuertes beneficios obtenidos en Sevilla en el comercio americano a partir de los años 1530 explicaría dicho desinterés y su desplazamiento por otras flotas, como la ragusina o genovesa. De la presencia española en dichas rutas solo quedan en los seguros burgaleses rastros de la flota andaluza y escasos testimonios de la catalana y valenciana.

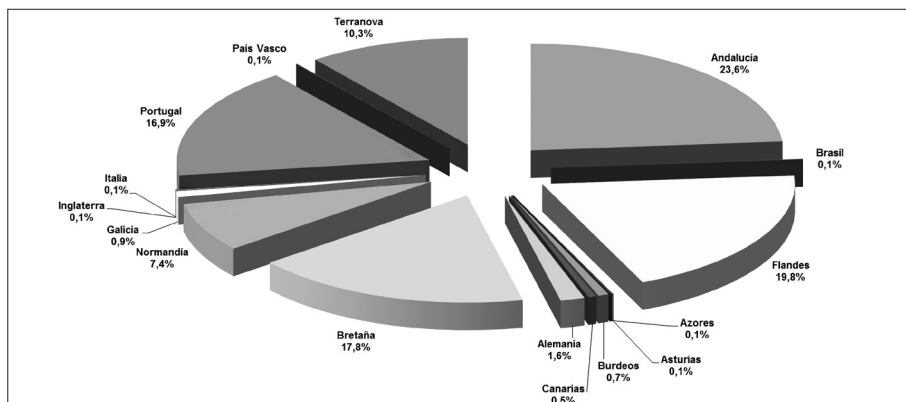
GRÁFICO 6
DESTINOS DE LOS BARCOS ASEGURADOS EN BURGOS
QUE PARTEN DE LOS PUERTOS CANTÁBRICOS
(Número de expediciones)



La situación global está marcada por el movimiento de los puertos vascos. ¿Hacia dónde se dirigieron los barcos que partieron de dichos puertos vascos? La situación es muy similar a la general (GRÁFICO 7). Es más elevado el número de expediciones hacia Andaluza, Terranova, Bretaña y Flandes, mientras que algo menor hacia otros destinos, especialmente a Portugal y Normandía. Hacia dichos destinos partieron desde los puertos de Santander, Laredo y Castro Urdiales más barcos, ya que el consulado de Burgos tradicionalmente optaba por embarcar la «flota de Flandes» por dichos puertos. Aunque, a partir del segundo tercio del siglo XVI, tal política parece que estaba cambiando¹⁴⁰. Aquí habría que señalar el protagonismo de Bilbao que, por las razones anteriormente dichas, no aparece reflejado en los seguros registrados ante el consulado de Burgos.

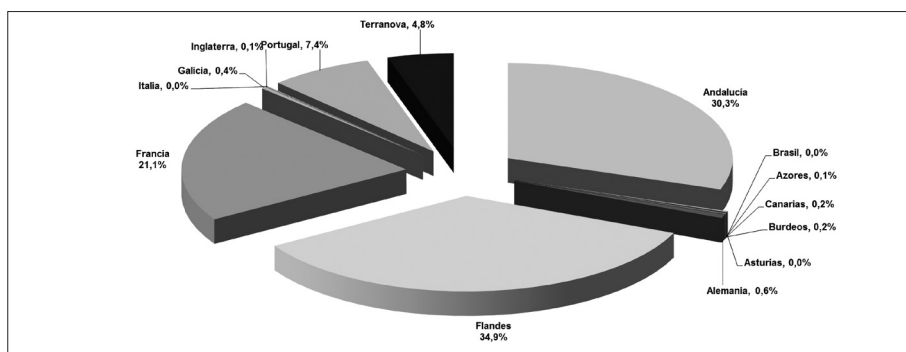
¹⁴⁰ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El consulado de Burgos...*, pp. 257-264.

GRÁFICO 7
DESTINOS DE LOS BARCOS ASEGURADOS BURGOS
QUE PARTEN DE LOS PUERTOS VASCOS ESPAÑOLES
(Número de expediciones)



El peso de los puertos vascos en el conjunto del sistema portuario del golfo de Vizcaya, tanto en la parte española como francesa, es evidente si, en vez de contabilizar expediciones de barcos, calculamos el valor de las sumas aseguradas de los cargamentos que partieron de los puertos vascos (GRÁFICO 8).

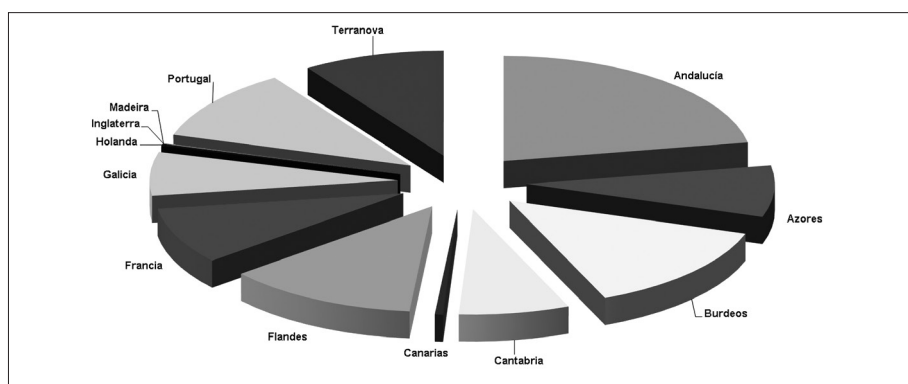
GRÁFICO 8
DUCADOS ASEGURADOS, SEGÚN EL DESTINO DE LOS BARCOS
QUE PARTEN DEL PAÍS VASCO ESPAÑOL



Como se puede apreciar, la red portuaria vasca giraba sobre Flandes, Francia y Andalucía y, como complemento, Portugal y Terranova. Las exportaciones hacia los Países Bajos, aunque se efectuaron en un menor número

de expediciones, lo hicieron por mayor cantidad de ducados, lo que se explica por el hecho de que se emplearan barcos de mayor tonelaje. Situación aplicable al caso francés, donde la ruta Nantes-Bilbao y resto del País Vasco fue transcendental, tal como lo confirman los negocios de Simón Ruiz, pero también la documentación de Nantes y de Simancas de estos años y de los anteriores¹⁴¹. Al mismo tiempo, si nos atenemos de donde procedían las mercancías que entraban en los puertos vascos (GRÁFICO 9), vemos las profundas conexiones con dichos mercados a través de los fletes de retorno. Pero destaca de manera especial el fuerte comercio de cabotaje que había con Andalucía –redistribución de las mercancías americanas y andaluzas–, Burdeos, Galicia y Portugal. Desde el País Vasco partirían posteriormente carros y recuas de mulas hacia los valles de Duero y del Ebro con el fin de abastecer a sus poblaciones. Los comerciantes y trajineros castellanos, navarros y aragoneses veían en el transporte naval un medio más eficaz y, quizás, más barato que el terrestre desde Andalucía o Portugal.

GRÁFICO 9
DUCADOS ASEGURADOS, SEGÚN EL ORIGEN DE LOS BARCOS
QUE ENTRAN EN LOS PUERTOS VASCOS

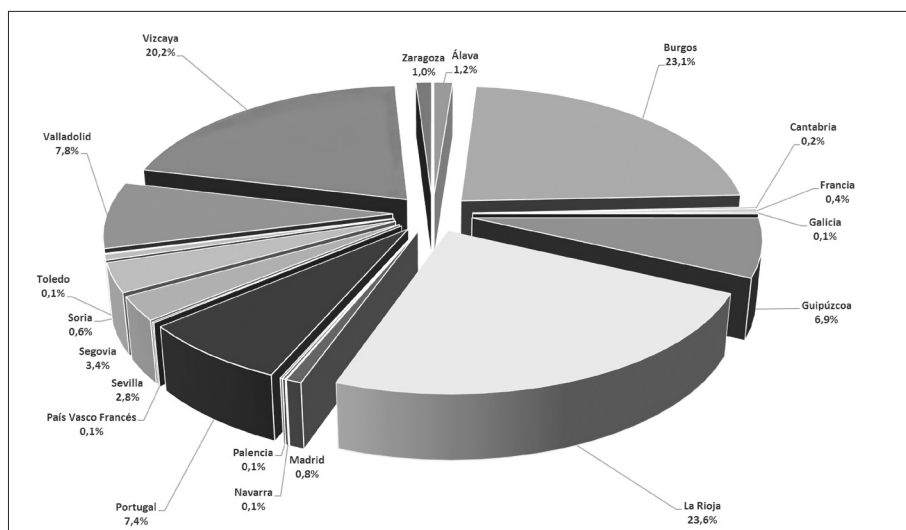


Tal hecho me lleva a preguntarme ¿cuál era el *hinterland* de dichos puertos vascos? Este le podemos comprobar si cuantificamos, de acuerdo a las sumas aseguradas, las localidades de los que aseguraron mercancías y cascos de navíos en

¹⁴¹ LAPEYRE, H., *Una familia de mercaderes...*, pp. 323-542. AZAOLA, J. J. de, «Elementos de análisis cuantitativos de los registros privados: ejemplo de los registros Ruiz de Nantes», *Actas de las I Jornadas de metodología aplicada de las Ciencias Históricas*, Santiago de Compostela, 1975, pp. 781-793. CASADO ALONSO, H., «Le commerce des «marchandises de Bretagne» avec l'Espagne...». PRIOTTI, J. P., «Nantes et le commerce atlantique: les relations avec Bilbao au XVI^e siècle», *Annales de Bretagne*, 1993, n.º 3, pp. 265-283. LANZA GARCÍA, R. y BILBAO BILBAO, L. M., «Entre Castilla y Francia...».

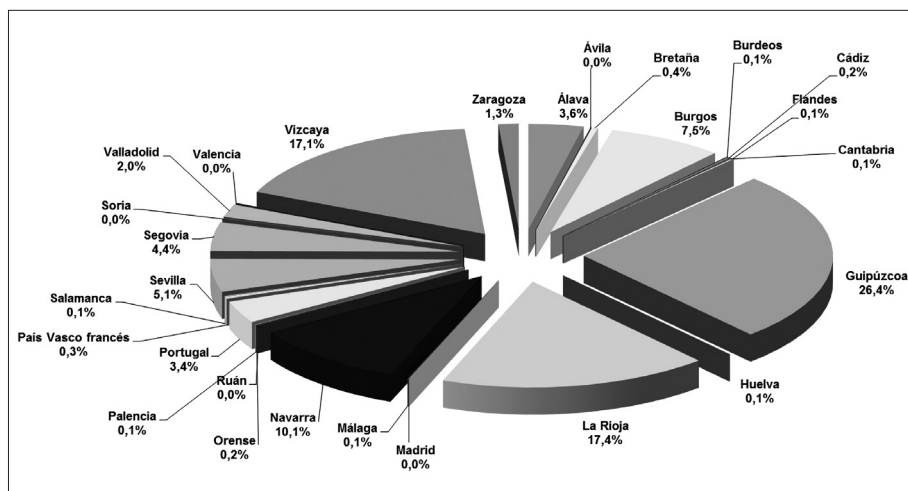
barcos que partieron de dichos fondeaderos. De esta manera sabremos cual era la zona de influencia de cada uno de ellos, al poder cuantificar si solo eran utilizados por mercaderes locales o, por el contrario, por traficantes que optaban por dichos puertos como lugar de salida de sus géneros. Para poder hacer un análisis más pormenorizado, he diferenciado, los puertos de Vizcaya de los de Guipúzcoa, ya que existen diferencias entre ambos. En el primero (GRÁFICO 10) hay que tener en cuenta el peso de Bilbao y de sus antepuertos (Portugalete, San Julián de Musques, Sestao, Santurce y Baracaldo), que concentran la mayor parte de la actividad naval de dicha provincia. Como podemos ver, dichos fondeaderos no sólo reclutaban mercancías de la propia Vizcaya, sino que su ámbito de influencia era muy amplio. Mercaderes del valle del Duero (Burgos, Castrojeriz, Palencia, Valladolid, Segovia, Medina del Campo, etc.) tuvieron al puerto de Bilbao como lugar de embarque de sus mercaderías. Pero lo mismo se puede decir de Madrid y de Toledo. Incluso, esto mismo se aprecia en determinados tratantes de Sevilla, emparentados o socios de mercaderes vascos. Pero lo más interesante es la conexión portuguesa con Bilbao, ya que tenemos varios comerciantes de la costa (Oporto, Viana do Castelo, Lisboa, Buarcos y Aveiro) y también del interior (Castelobranco, Castelomendo, Viseu, Trancoso, Guarda y Leiría) que sacan sus mercancías compradas en España a través de los puertos vizcaínos. Ello confirmaría lo que ha sido estudiado por otros autores, la paulatina conversión de Bilbao como el gran puerto internacional del norte peninsular.

GRÁFICO 10
LOCALIDADES DE LOS QUE ASEGURAN LAS MERCANCÍAS
QUE SALEN POR LOS PUERTOS VIZCAÍNOS
(ducados)



Este mismo análisis le he efectuado en el caso de los puertos guipuzcoanos. Aquí la centralización es menor que en el caso vizcaíno, donde la ría de Bilbao concentra la actividad naval. Como señalé anteriormente, tenemos una enorme densidad portuaria: Deva, San Sebastián, Pasajes, Rentería, Fuenterrabía, Motrico, Guetaria, Zumaya y Bedua. Aunque por el valor asegurado de los cargamentos no todos tuvieron la misma actividad. Los principales fueron por este orden: Deva, Pasajes, San Sebastián, Zumaya, Guetaria y Motrico. El *hinterland* portuario de dicha provincia de Guipúzcoa aparece reflejado en el GRÁFICO 11.

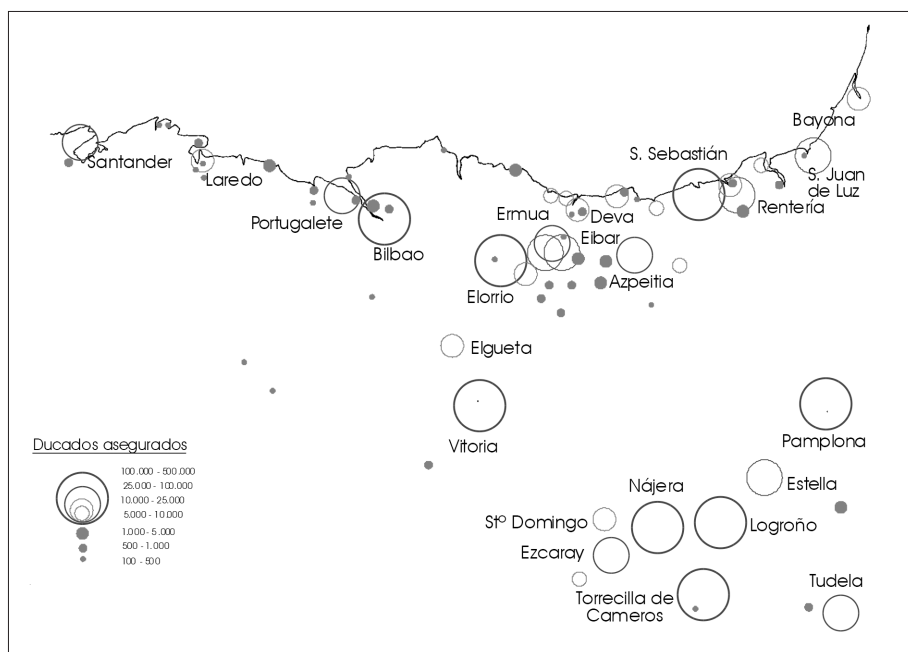
GRÁFICO 11
LOCALIDADES DE LOS QUE ASEGURAN LAS MERCANCÍAS
QUE SALEN POR LOS PUERTOS GUIPUZCOANOS
(ducados)



Aquí lo que observamos es la enorme dispersión geográfica de los mercaderes que emplearon los puertos guipuzcoanos para embarcar sus productos. Mientras siguen presentes, cómo no, los asegurados residentes en las villas vascas, junto a ellos están los del valle del Duero –aunque con menor presencia de burgaleses–, de Portugal y de otras zonas de Europa. Es destacable, también, el peso de los mercaderes guipuzcoanos asentados en Sevilla, que lo mismo actúan en la ciudad del Guadalquivir como en el norte. Los citados casos del eibarrés Martín López de Isasi; Andrés de Arrizabalaga de Placencia; los Iturbe de Elorrio, los Arriola de Deva y San Sebastián; Domingo López de Aranadia de Azpeitia; los Lobiano de Ermua; Pedro Martínez de Bustinza de Ermua; Andrés de Avendaño de Villarreal de Urrechua; o Juan de Echavarría y Martín de Alviztegui de Elgueta, vinculados al comercio de productos férricos, son algunos

de sus ejemplos. Estos optaron por sacar los hierros, aceros, rejas, clavos y armas, con destino a Sevilla y posteriormente a América, por los puertos de Deva, Pasajes y San Sebastián, especializados en cierta manera en este comercio férreo, junto con el de la pesca de Terranova.

MAPA 4
CONTRATANTES DE SEGUROS EN BURGOS,
RESIDENTES EN EL NORTE DE ESPAÑA
(1565-1615)



Pero lo más significativo que revelan nuestros seguros marítimos burgaleses es que los puertos guipuzcoanos fueron los lugares de salida de las mercancías, muchas de ellas sacas de lana provenientes del valle del Ebro. Así, vemos cómo su grado de penetración se extiende profundamente por La Rioja, Navarra y Aragón. Territorios que optan por las abras guipuzcoanas más que por las bilbaínas. Incluso, algunos mercaderes de esas tierras sacan sus mercaderías por los puertos del País Vasco francés, como San Juan de Luz, Bayonne o Ciboure. De ahí que su futuro dependerá, al menos parcialmente, de la evolución económica de dichas tierras interiores (MAPA 4).

4. EL OBJETO DEL SEGURO

Otro de los aspectos a analizar en el estudio de los seguros registrados en Burgos en la época de Felipe II es el objeto sobre el que se constituye el contrato de aseguración. Como ya indiqué, las diferentes ordenanzas burgalesas del siglo XVI señalan una variedad de cosas aseguradas, pero la lectura concreta de las pólizas conservadas señala que existen cuatro diferentes modalidades: el seguro de mercancías; el seguro de barcos, pertrechos y vituallas; el seguro sobre el dinero dado al maestre; y el seguro de vida. A ellos hay que añadir, aunque tiene connotaciones jurídicas diferentes el reaseguro. Según dichas pólizas conservadas su reparto sería de la manera siguiente: 88,9 % de los contratos son de seguros marítimos sobre mercancías, representando el 92,5 % de los ducados contratados; el 7,8 % de las pólizas son sobre el casco, la artillería y munición, con el 4,7 % de los ducados; el 0,34 % a seguros sobre el dinero dado al maestre del barco, con 0,89 % de los ducados asegurados; el 1,7 % son seguros de vida, representando el 1,2 de los ducados asegurados. Los reaseguros son el 1,3 % de las pólizas conservadas, cubriendo el 0,7 % de las sumas registradas. La importancia de cada uno de estos tipos de seguros se aprecia también si vemos cuál era el valor medio de las pólizas contratadas. En los seguros marítimos sobre mercancías es de 1.136 ducados, en los de cascos de barcos 657,5 ducados, en los del dinero dado al maestre en 2.884,32 ducados, en los seguros de vida en 761,2 ducados y en los reaseguros en 637,32 ducados. Pues si es cierto que las sumas aseguradas por el dinero dado al maestre para pagar el flete u otra incidencia son mayores, el pequeñísimo número de pólizas contratadas hace que éstas sean residuales. Pero si sumamos los seguros de mercancías con los del dinero dado al maestre, los sobre los barcos, y los de reaseguros –dado que recaen en su casi totalidad sobre otros seguros de mercancías– tenemos que, al igual que en otras bolsas de Europa en el mundo preindustrial, el negocio asegurador de Burgos giraba sobre los riesgos inherentes a la navegación naval. El panorama no cambió desde 1565 a 1619, periodo de los libros registros de pólizas del consulado burgalés.

En todos los contratos era obligatorio señalar sobre qué objetos se cubría el riesgo. Sin embargo, aunque siempre se dice qué tipo de seguro se establecía (sobre las mercancías transportadas, sobre el casco, la artillería y munición, sobre el dinero dado al maestre, sobre la vida y reaseguros), muchas veces es difícil de individualizar qué tipo de mercancías, pertrechos o dinero y, mucho menos, sus cantidades. Es frecuente que se diga «mercaderías» de forma genérica. Igualmente, que se mezcle en un mismo contrato diferentes tipos de objetos sobre los que se asegura. En unos casos, estas mercancías guardan relación entre ellas, pero en otros no. Obviando estos inconvenientes, he establecido una clasificación de las coberturas que aparecen en las 10.396 pólizas conservadas. Panorama que no es muy diferente del que he encontrado en las noticias de años precedentes. Las diferentes coberturas registradas en los seguros burgaleses las he reflejado en el CUADRO 40.

CUADRO 40
LA COBERTURA DE LOS SEGUROS BURGALÉSES
(1565-1619)

MERCANCÍAS	Pólizas		Sumas aseguradas	
	número	%	ducados	%
Sacas de lana	3.340	32,1	3.822.655,12	33,7
Mercaderías genéricas	1.138	10,9	1.335.865,49	11,8
Azúcar, algodón y otros productos agrícolas de América y África	1.183	11,4	1.107.692,00	9,8
Productos siderúrgicos	1.329	12,8	759.288,63	6,7
Tejidos	456	4,4	685.839,99	6,0
Dinero, oro y plata	191	1,8	529.098,33	4,7
Especiería	185	1,8	424.836,00	3,7
Colorantes americanos	170	1,6	351.236,65	3,1
Colorantes europeos	117	1,1	310.688,50	2,7
Alimentos diversos de Europa	274	2,6	236.172,33	2,1
Esclavos	66	0,6	233.775,00	2,1
Productos de la pesca	192	1,8	152.789,32	1,3
Cueros	105	1,0	116.691,00	1,0
Aceite	104	1,0	114.084,66	1,0
Productos industriales diversos	109	1,0	111.552,00	1,0
Vinos	134	1,3	103.250,00	0,9
Madera	54	0,5	32.957,00	0,3
Joyas, perlas y diamantes	19	0,2	24.550,00	0,2
Ropa y productos de la India	15	0,1	17.120,00	0,2
Ropa	28	0,3	14.975,00	0,1
Papel y libros	11	0,1	11.050,00	0,1
Armas	25	0,2	6.680,00	0,1
CASCO, ARTILLERÍA, MUNICIÓN Y PERTRECHOS DE BARCOS	810	7,8	532.605,00	4,7
DINERO PRESTADO AL MAESTRE	35	0,3	100.951,76	0,9
SEGUROS DE VIDA	173	1,7	131.688,32	1,2
REASEGUROS	130	1,3	82.851,00	0,7
TOTAL	10.396	100	11.352.568,10	100

En estas páginas analizaré únicamente los seguros que tocan a la navegación, los seguros de mercancías, los del casco y armazón y sobre el dinero dado al maestre. Dejo para otra ocasión los reaseguros, ya que representan unas operaciones de refinanciación de las pólizas, muchas veces fruto de especulaciones. Lo mismo puede decirse de los seguros de vida, cuyo estudio publiqué anteriormente¹⁴². Sobre las características de todos ellos he hablado en el capítulo de la normativa legislativa de los seguros en el siglo XVI.

1. *Los seguros sobre mercancías*

Como es común en todo el mundo preindustrial, donde el negocio del seguro se circunscribía a los riesgos de la mar, lo que predominan son los seguros sobre las mercancías. Dentro de estos he establecido diferentes categorías. Como podemos apreciar, en Burgos se aseguraba todo tipo de mercancías, sin que hubiera excepciones o prohibiciones expresas en la legislación de su consulado. En las ordenanzas de 1538 se indica que las cargazones de productos perecederos (vino, azúcares, trigo, sal, pescado o fruta), así como las sacas de lana, deben de citarse expresamente, mientras que en el resto se permite asegurarlas sin nombrarlas expresamente. En los registros que se han conservado, dado que eran resúmenes de las pólizas originales, no se especifican las características formales de las mercaderías y su forma de transporte: embalaje, condiciones de traslado, modalidades de estiba, marcas del cargador o del consignatario, etc.¹⁴³ Estas cuestiones aparecían en los contratos de flete, en las declaraciones de carga y en las cuentas de las averías de los puertos de salida y de entrada. Por alguno de los contratos originales que se han conservado, tampoco creo que esto se reflejara en las pólizas. Lo normal era citar genéricamente las mercancías y, solo en algunos casos, se bajaba a detalles, especificándose cantidad, tipología, peculiaridades. En caso de duda, el prior y cónsules se atenían a lo legislado en las ordenanzas y al uso y costumbres mercantiles.

¹⁴² CASADO ALONSO, H., «Insuring Life, Insuring Debt...».

¹⁴³ En las ordenanzas de 1538 se dice que los aseguradores no cubren los daños ocasionados en las mercancías por haber sido mojadas en la travesía.



Declaración de la carga de la nao La Catalina de Pasajes, que partió en 1563 de Ramua a Portogalete y Laredo (SB. Consulado de España. Libro registro de Paredes, 1563-1574)

El principal producto asegurado en Burgos fueron las sacas de lana, tanto en cuanto al número de pólizas como al total de los ducados cubiertos. La razón de ello estriba en la propia clientela que contrata los seguros que, como veremos, es burgalesa. Los mercaderes del Arlanzón, como ha sido señalado por diversos autores, tenían su negocio fundamental en el comercio internacional de la lana procedente de Castilla. Por otro lado, dicho producto era desde fines de la Edad Media uno de los componentes principales de las exportaciones españolas. Las pólizas de seguros marítimos estudiadas aquí reflejan claramente tal situación. Se han conservado 3.340 contratos. La mayor parte de dichas mercancías van destinadas a su principal mercado, Flandes (1.863 pólizas, por valor de 1.941.520,88 ducados), seguido de Italia (565 pólizas, por valor de 1.098.083,31 ducados), Normandía (515 pólizas, por valor de 480.354,65 ducados) y Bretaña (354 pólizas, por valor de 322.087,38 ducados). Son, pues, los grandes centros pañeros de la época, necesitados de la lana merina castellana. En el caso de los Países Bajos entraba por los puertos de Middelburg, Arnemuiden y La Esclusa, para ser luego redistribuida y vendida por la poderosa colonia mercantil castellana de Brujas y Amberes por los diversos centros textiles de los Países Bajos, especialmente los del valle

del Lys¹⁴⁴. Como centros menores destinatarios de lana española en la Europa noroccidental estarían los de Ruan, Le Havre y Nantes, que en algunos casos actúan, aparte de como puntos de abastecimiento para los telares regionales o para el mercado de París, como puertos que sustituyen a los zelandeses en las ocasiones de bloqueos y conflictos navales. Esta belicosidad, fruto del levantamiento de los Países Bajos, más razones propias, es lo que explica que, desde los años 1570, Florencia y las ciudades toscanas adquieran un gran protagonismo, reflejado en los numerosos embarques que desde Alicante parten para Liorna.

Dejando aparte el capítulo de mercancías diversas, donde he incluido las pólizas donde no citan el tipo de productos embarcados y asegurados, tenemos los productos que vienen por el Atlántico sur. Hecho que nos muestra cómo las pólizas burgalesas son un espléndido observatorio de análisis del comercio americano, africano y asiático. Dentro de ellos tenemos los procedentes del Brasil, de algunas islas del Caribe, de Santo Tomé y Madeira (azúcar, algodón, remieles, melazas, mermeladas, arroz, etc.); los colorantes americanos (cochinilla mexicana, añil, grana, palo campeche, palo brasil); cueros de Indias, curtidos y sin curtir; perlas, ámbar, marfil, piedras preciosas y diamantes de África y América. A ellos hay que sumar las especias, procedentes de África y, sobre todo, de Asia (almizcle, pimienta, canela, clavo, jengibre y alcanfor), así como, los tejidos de seda y lino, la ropa y la porcelana de la India. Estos productos ultramarinos aparecen tanto en pólizas de seguros marítimos en viajes hacia Sevilla, Lisboa y los puertos del norte de Portugal, como en sus renvíos hacia Amberes, Ruan, Nantes, Livorno, Génova.

Junto a todas estas mercaderías atlánticas aparecen, como no, los envíos de oro y plata, bien en barras o en monedas, cargados en Veracruz, San Juan de Ulúa, Cuba, Santo Domingo, Campeche, Honduras y El Nombre de Dios con destino a Sevilla. Los contratos sobre metales preciosos son pocos (191), pero por una elevada suma asegurada, 529.098,33 ducados. Aunque teóricamente todos estos envíos de metales preciosos debían de ir anotados en el registro real y salir con licencia de las autoridades de la monarquía, para lo cual debía de decirse quiénes eran los destinatarios¹⁴⁵, hay algunas pólizas donde se hace constar que van por libre o no se cita la referida obligación.

De la misma manera, de entre el total de seguros sobre oro, plata y monedas, hay 33 pólizas por la suma de 158.925 ducados donde las salidas de

¹⁴⁴ La negociación de la lana castellana en los Países Bajos puede seguirse perfectamente en la contabilidad de la compañía Castro Mújica (CASADO ALONSO, H., «Comercio y finanzas castellanas en los Países Bajos...»).

¹⁴⁵ Hay bastantes pólizas donde se hace la relación completa de quiénes eran los destinatarios, expresándose el nombre de quien tenía la licencia real. Los datos pueden ser contrastados con los procedentes del Archivo de Indias.

dichos metales preciosos fueron desde España y Portugal hacia Amberes, Ruan y Nantes. En los contratos donde se citan los cargadores, en algunos se dice que van con licencia real, pero en otros no se hace constar tal situación. Pero lo que es interesante es ver cómo muchos de los cargadores y consignatarios son financieros italianos: Alejandro Bonvisi, Diego Silvestri Bernardini y Bullon Burlamaqui, Escipión Baçigaloba, Luciano Centurione, Agustín Spinola, herederos de Vicencio Guinigi, Josepe Bernardini y cía, Francisco Spinola e hijos, Nicolás y Tomaso Doria, Esteban Lomelini, Agustín Tadeo y Pablo Gentil, los Pinelos y Felipe y Jacome Catano. Junto a ellos algunos españoles, como García del Peso, Francisco y Andrés de Maluenda, Sebastián de Santa Cruz, Simón Ruiz, Diego de Salamanca y Diego Pardo, Andrés de París, Diego Alonso de Sanvitores, Juan de Albear Salazar, Juan de Curiel de La Torre, Pedro de Polayn y Pedro de Salamanca. Tales seguros exigían la disponibilidad de suficientes aseguradores para cubrir tan elevadas sumas aseguradas de dinero. El mejor ejemplo es la póliza que firmaron, el 2 de noviembre de 1568, Luciano Centurion, Agustín Spinola, Juan de Curiel de La Torre, Lorenzo Spinola, Prospero Doria de Bautista Spinola hijo de Tomas Lázaro Doria, Andrea Spinola y Juan Andrea Pinón, que aseguraron por 27.200 ducados al 5 % un cargamento de reales de plata, cargados por Juan Andrea Pinón o Francisco Diez en las naos La Concepción y Santa Lucía, desde Castro Urdiales a Amberes. Para firmar tal póliza se tuvo que recurrir a 66 aseguradores, lo que hace que sea la mayor que se ha conservado en Burgos¹⁴⁶.

Si bien a lo largo del Atlántico estas mercancías viajaban en cargamentos asegurados y en barcos que hacían travesías del sur al norte, hay otra mercancía que se desplazaba generalmente del este al oeste. Me estoy refiriendo a los esclavos, cuyo comercio ha quedado reflejado en 66 pólizas por la elevada suma 233.775 ducados. Salvo unos contados contratos, no se cita el número de personas, diciéndose simplemente esclavos machos y hembras y, ocasionalmente, el nombre del cargador o factor. De estas pólizas la mayor parte corresponde a cargamentos procedentes de Cabo Verde, Ríos de Guinea y Santo Tomé hacia la América Española, especialmente a Cartagena de Indias y Nombre de Dios, aunque hay también envíos hacia Nueva España y el Caribe¹⁴⁷. Los tratantes de negros fueron portugueses vinculados con Sevilla, junto

¹⁴⁶ ADPB. Consulado. Libro 99, fols 185v-187.

¹⁴⁷ Ver a este respecto, PÉREZ GARCÍA, R. M. y FERNÁNDEZ CHAVES, M. F., «Sevilla y la trata negrera atlántica: envíos de esclavos desde Cabo Verde a la América española, 1569-1579», in ÁLVAREZ SANTALÓ, L. C. (coord.), *Estudios de Historia Moderna en Homenaje al Profesor Antonio García-Baquero*. Sevilla, 2009, pp. 597-622, y FERNÁNDEZ CHAVES, M. F. y PÉREZ GARCÍA, R. M., «Las redes de la trata negrera: mercaderes portugueses y tráfico de esclavos en Sevilla (c. 1560-1580)», in MARTÍN CASARES, A. y GARCÍA BARRANCO, M. (comps.), *La esclavitud negroafricana en la historia de España. Siglos XVI y XVII*. Granada, 2010, pp. 5-34.

con determinados miembros de la oligarquía mercantil sevillana¹⁴⁸. También hay otros seguros sobre esclavos desde África hacia Brasil, Portugal y España. Incluso, hay un contrato de 1569 sobre esclavos y alumbres, propiedad del vasco Martín de Arriola, procedentes de Orán con destino a Cartagena y Cádiz¹⁴⁹. De la misma manera, aunque los seguros sobre esclavos son idénticos en su formulario y obligaciones al resto de pólizas, en algunas de ellas se cita expresamente que, en el caso de sublevación o alboroto de los esclavos, las pérdidas van a cargo de los aseguradores.

En cuanto a los productos asegurados que son de origen español hay que destacar los productos siderúrgicos y las armas. Su elevado número y las altas cifras de ducados asegurados se explica por los estrechos lazos que, como indiqué al hablar de las rutas, se fraguaron entre Cantabria y los territorios vasco-español y francés con la bolsa de seguros burgalesa. Esto es más evidente en el caso de las mercancías fabricadas en Guipúzcoa. Hecho que ya señalé en un anterior y preliminar trabajo mío¹⁵⁰. En cuanto a los bienes férricos tenemos una amplia gama de géneros: aceros y hierros labrados y sin labrar, en barras o en planchas, pletinas, clavos, clavazones, herrajes, plegaduras, anclas, palanquetas, clavos de herrar y de barcos, palas de hierro, corbatones, chopinas, bigornias, rejas de arar, arcos de hierro, machetes, azadas y azadones, picos, hachas, rejones, duelas, frenos, tijeras, etc. A ellos se suman las piedras de afilar. En suma, todos los productos que se hacían en las ferrerías del norte de España. Con características semejantes, en cuanto a lugares de producción y los mercaderes que las cargan, están las armas: astas, tablas de espada, hojas de espadas, machetes, alfanjes, arcabuces, flejes de astas y de lanzas, murrones, artillería, municiones, picas y mosquetes. Estas mercancías parten de los puertos del norte de Castilla en todas las direcciones, pero, de manera especial, hacia Portugal y Sevilla, para posteriormente ser reenviadas a América.

Hacia el sur también parten los cargamentos de madera asegurados en Burgos, especialmente desde los puertos cántabros. Son maderas de castaño, haya y roble, tablones, duelas y fondos de barriles, e, incluso, hay una póliza de 1581 sobre maderas de haya consignadas a nombre del duque de Medina

¹⁴⁸ Los mayores contratantes de seguros de esclavos fueron Rodrigo de Brizuela con 30.000 ducados; Bento y Jorge Baz con 27.150; Melchor Pacheco con 24.700; Jimeno de Bertendona, Pedro de Morga y Juan de Arregui con 23.000; Juan de Quintanadueñas con 22.800; Manuel Caldera, tesorero de la princesa de Portugal, con 16.850; Juan y Gregorio de Espinosa con 16.000; Juan de Morales con 13.700; Duarte de Licon y Antonio Gonzalez de Guzmán con 13.650; Francisco Bernal jurado con 12.000; Francisco Ruiz Agua Nueva con 10.100; Rodrigo de Illescas, Bento Baz y Gaspar Jorge con 10.000; Gonzalo y Gaspar Jorge con 9.475; Francisco Martínez de Baeza cónsul con 5.000; y Luis Pinto y Gómez da Costa con 5.000.

¹⁴⁹ ADPB. Consulado. Libro 39, fol. 496.

¹⁵⁰ CASADO ALONSO, H., «El comercio de hierro vasco visto...».

Sidonia para las almadrabas¹⁵¹. Igualmente, algunos mercaderes de Santander se especializaron en el comercio de remos¹⁵². Así pues, son productos para abastecer la poderosa actividad naviera que se está desarrollando en estos momentos en Sevilla para la Carrera de Indias.

Los seguros marítimos burgaleses reflejan también un intenso comercio textil en las pólizas de fardos, pacas, cajas y cofres de tejidos. De los Países Bajos se aseguran holandas crudas y blancas, todo tipo de lienzos finos y bastos, anascotas, bayetas, fustanes, saltines y tapicerías, pero muy pocos paños. De Ruan lienzos, roanes y algunos paños, a los que se suman en los últimos años de siglo XVI productos flamencos que salen por su puerto ante la escalada bélica reinante. Sin embargo, el principal centro proveedor de lencería para la península ibérica y América fue en estos años Bretaña¹⁵³. Aquí la terminología textil se multiplica: angeos, bandalesas, bocaranes, breñañas, brines, clisones, cranes, crisoles, ganesuis, hilos, humaynas, lavales, lienzos rollados, linos, malobrines, melinges, nantesas, navales, olonas, quintines, roanes, sanbriques, telas de menaje, vitres y xaleses. Cargamentos que a menudo van acompañados de papel, libros y cardas. En suma, el negocio de las compañías de la familia Ruiz en España y Francia. De Italia se cargan sedas, chameletes, trillas de Milán y, sobre todo, rajas toscanas. Junto a dichos cargamentos de tejidos y, a menudo, mezclados con ellos están los de ropa. Esta se cita genéricamente como ropa de vestir y de cama, calzado y decoración. En ocasiones de manera expresa: jubones, camisas, vestidos, colchones, cobertores, tocas, calzas, sayas, zapatos, guadamecés, etc.

Otro apartado de mercancías aseguradas se refiere a productos industriales y materias primas para la industria, amén de los referidos géneros siderúrgicos. La península ibérica en estos años, tal como reflejan los seguros burgaleses, exportaba jabón, alumbre, piedras de moler, sosa barrilla, agua de laurel, brea, resina, linaza y zumaque. Por el contrario, importaba cera, objetos de cobre, cáñamo, plomo y alquitrán desde los puertos de la fachada noratlántica europea. Por otro lado, los castellanos, tal como he dicho, fueron en estos años grandes negociantes de tintes americanos, como la cochinilla o el palo brasil¹⁵⁴, pero otro tanto de algunos colorantes europeos, como el zumaque o la grana, pero sobre todo del pastel tolosano y de las islas de las Azores. Seguros sobre cargamentos de este tinte he encontrado 27 pólizas en barcos que

¹⁵¹ ADPB. Consulado. Libro 74, folio 7v.

¹⁵² El 9 de mayo de 1587 los santanderinos Hernando de Cuteriello y Rodrigo de Escobedo aseguraron en dos pólizas remos por la suma de 200 ducados al 10 %, cargados en el barco N.^a S.^a de Gracia desde Santander a Sevilla (ADPB. Consulado. Libro 37, fols. 336v y 337v). Por otro lado, los remos aparecen a menudo entre los cargamentos de astas, hierro, anclas y armas.

¹⁵³ CASADO ALONSO, H., «Le commerce des «marchandises de Bretagne...».

¹⁵⁴ CASADO ALONSO, H., «The geographical discoveries: new economic opportunities».

partieron desde Burdeos y Azores con destino a Castilla y al norte de Europa. Negocio en los que las familias burgalesas fueron las grandes dominadoras hasta su decadencia como consecuencia de las tensiones bélicas y la irrupción de un tinte de su misma familia, el índigo americano, el añil¹⁵⁵. Colorante que también aparece en las pólizas burgalesas.

A todos estos tipos de mercancías hay que sumar los agrícolas, tanto para su uso alimentario como industrial. Por un lado, están los cargamentos de vino. Tenemos los caldos andaluces de Málaga y, sobre todo, del valle del Guadalquivir (vinos bastardos, de Jerez y añejos de Cazalla), que en grandes cantidades se embarcan para América, pero también para Normandía, Burdeos, Flandes, Asturias, Cantabria y el País Vasco. Las sumas aseguradas ascendieron a 189.012,33 ducados. Entre sus asegurados están los cargadores de la Carrera de Indias, mientras que los envíos al norte están en manos de comerciantes vascos. Canarias es otro de los mercados abastecedores de vinos para América, especialmente los de La Palma y Tenerife, donde los barcos hacen escala para completar las cargazones que traían de Sevilla. Hacia allá se enviaron vinos asegurados en 62.575 ducados, a los que hay que sumar los que partieron para el Brasil por valor de 3.175 ducados. Aquí los envíos hacia Nueva España o Tierra Firme están en manos de los mismos que en Sevilla, mientras que los destinados a las mesas brasileñas son remitidos por portugueses, destacando el papel que ejercieron varios miembros de la familia Baz de Oporto y Sevilla. Galicia fue también en la época de Felipe II otro gran centro exportador de vino, especialmente el de Rivadavia, por un valor de 32.475 ducados –aunque en algunas pólizas se mezclan con otras mercancías– hacia América española, Brasil, Asturias, Cantabria, País Vasco y algunas cántaras a Flandes. La isla de Madeira actuaba en esos años a semejanza de La Palma, ya que fue un gran centro vitivinícola con exportaciones de caldos para Brasil. Lo mismo se puede decir del Portugal continental, donde constatamos la salida de barcos, cargados de vinos y de otros productos, que parten de Oporto y Viana do Castelo hacia Olinda, Pernambuco y San Salvador de Bahía.

El comercio del aceite, reflejado en las pólizas burgalesas, es muy semejante al del vino. Exportaciones desde Andalucía hacia Indias por comerciantes sevillanos –destacando Juan Alonso de Medina– por valor de 26.000 ducados; hacia Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco por 36.370; hacia los Países Bajos por 47.150; hacia Ruan por 42.425; y hacia Burdeos por 4.350. Desde Portugal a Brasil por 8.785 ducados y hacia Flandes por 11.210. Junto

¹⁵⁵ CASADO ALONSO, H., «El comercio del pastel...». CASADO ALONSO, H., «Le Rôle des Marchands castillans dans...». CASADO ALONSO, H., «La gestion d'une entreprise de commercialisation». BRUMONT, F., «La commercialisation du pastel toulousain...». BRUMONT, F., «De Burdeos a Amberes, Londres, Ruan y Bilbao...». PETROWISTE, J. (coord.), *Retour au Pays de Cognac...*

a ellos hay otra gran cantidad de pequeños envíos. Al lado del vino y el aceite aparecen en muchas otras pólizas, bien individualmente o formando un conjunto, otros productos alimentarios: sal, aceitunas, alcaparras, frutos secos, pasas, azafrán, arroz, higos, naranjas y limones, tocinos, trigos y zarzaparrilla.

Relacionados con los productos alimenticios estarían los de la pesca. Por un lado, tendríamos los obtenidos de las capturas en Terranova y la península del Labrador, el bacalao y las grasas de ballena, de las que he hablado extensamente al tratar las rutas hacia el Canadá. Pero, junto a ello están los pescados de bajura: sardinas (en verde, ahumadas y arencadas) y congrio desde Galicia (Noya, Muros, Vigo y La Puebla del Caramiñal) y Portugal hasta las costas mediterráneas españolas. Junto a ello están los seguros sobre atunes con destino a Italia (Roma, Livorno y Messina) desde el Algarve (Lagos) y las almadrabas de Andalucía (Barbate y Conil).

En conclusión, las pólizas de seguros burgaleses reflejan a la perfección la geografía del comercio español, portugués y americano. Aunque no es posible con sus datos reconstruir sus balanzas comerciales, sí que nos aportan valiosa información acerca de la dirección de sus flujos mercantiles. Pero, al mismo tiempo, nos muestran que estos eran mucho más complejos de lo que tradicionalmente se dice por cierta historiografía. No se puede afirmar, por lo tanto, que estemos un comercio subordinado, periférico o de tipo colonial, dependiente de la Europa noroccidental. Por el contrario, dejando aparte la Carrera de Indias, en muchos de sus mercados su balanza comercial era favorable a Península Ibérica en el siglo XVI. Hecho que incide en que España y Portugal en esta centuria eran, sin duda, las grandes potencias comerciales internacionales del momento. Situación que variará radicalmente en los siglos posteriores.

2. *Los seguros del casco de la nave, pertrechos y vituallas*

Como señalé, he localizado 810 pólizas, por valor de 532.605 ducados, que se refieren a seguros sobre el casco, la artillería, munición, pertrechos y vituallas. Gran parte de sus características las he analizado en el capítulo referente a las naves, pero ahora lo completaré con otras aproximaciones. De todas estas pólizas 624 corresponden a seguros sobre el casco, la artillería y la munición, por un valor de 446.000 ducados. Como señalé anteriormente, en Burgos se aseguraron todo tipo de naves, aunque las que con más frecuencia aparecen son las naos y los galeones. Así tenemos 117 pólizas sobre naos, 51 sobre galeones, 63 sobre navíos, 25 sobre zabras, 11 sobre urcas, 5 sobre galeazas, 3 sobre carabelas y 1 sobre un felibote. Del resto no se sabe qué tipo de embarcación, aunque lo más probable es que fueran naos. Su procedencia ya

la reflejamos en el CUADRO 22 en el apartado dedicado a los barcos y con más detalle en el APÉNDICE 2.

Como se pudo apreciar, en su mayoría eran naves españolas –incluidas las del País Vasco francés–, seguidas de las portuguesas. La razón de tal particularidad reside en las características del mercado asegurador burgalés, cuyos principales contratantes eran españoles o portugueses. El resto de barcos relacionados con el comercio exterior de Península Ibérica, salvo unos pocos, se asegurarían en sus puertos de origen: Países Bajos, Italia o Francia. Tal predominio español y portugués hace que los seguros sobre cascos de barcos aparezcan en las rutas que navegaban estas naves con más frecuencia, hubieran o no asegurado la embarcación en Burgos o se haya conservado la póliza (CUADRO 41).

CUADRO 41
RUTAS QUE CUBREN LOS BARCOS CUYOS CASCOS
SE ASEGURAN EN BURGOS

Rutas (bidireccionales)	Pólizas	Ducados
Carrera de Indias	70	83.051
Castilla-Flandes	101	69.312
Castilla-Normandía	42	19.270
Castilla-Bretaña	26	7.630
Castilla-Castilla	167	133.616
Terranova	154	104.621
Portugal-Brasil	13	5.625
Portugal-Castilla	9	3.700
Portugal-Resto de Europa	11	3.375
Portugal-África	2	2.225
Resto de rutas	29	13.575
TOTAL	624	446.000

Se verifica, pues, lo señalado en el capítulo de las rutas: un fuerte predominio de la navegación costera entre el norte y el sur de España, el peso de la actividad pesquera en Terranova, el papel del comercio en la carrera de Indias, los tráficos laneros y férricos hacia los Países Bajos y la dependencia en cuanto a la contratación de seguros de Portugal respecto a Burgos. En todos estos aspectos se nota el fuerte predominio de las flotas vascas y cantábricas en toda la navegación que se desarrollaba en España y, por extensión, en Europa en el siglo XVI. Si sumamos las embarcaciones que participan en el comercio

exterior castellano con Europa, más las de la pesca en Terranova, vemos el peso de la flota norteña. Más, si cabe, cuando muchas de las naves enroladas en la Carrera de Indias eran barcos contruidos en los astilleros norteños, ya que, como he señalado, uno de los negocios más lucrativos que hubo en la segunda mitad del siglo XVI era navegar desde Guipúzcoa a Sevilla con múltiples mercancías, para una vez allí traspasar el barco a otro dueño –o cambiar al menos su titularidad nominal– e invertir las ganancias en reexportar a otros mercados las mercancías llegadas de América o poner el dinero obtenido en sufragar las expediciones hacia el Nuevo Mundo. Esto se explica muy bien, si contrastamos los nombres de los patrones de los barcos con los de los mercaderes asentados en Sevilla y en América, donde se apreciaba el peso que tenía la colonia vasca residente en Andalucía en el siglo XVI¹⁵⁶.

Junto a los seguros sobre el casco, la munición y la artillería están los que cubren la armazón, vituallas y demás productos necesarios para la navegación. En algunos contratos se aseguran de forma genérica «armazón y vituallas». Pero en otros, especialmente en los barcos de pesca que parten hacia el Canadá e Irlanda la pesca de la ballena y del bacalao, la relación es más detallada¹⁵⁷. Se aseguran el vino, la sidra, el pan, el bizcocho, el aceite, la carne y el tocino en los viajes de ida, el saín y el pescado a la vuelta. Junto a estos alimentos se registran, también, los anzuelos, las redes y las chalupas. A ellos se suma la sal en el caso de los barcos bacaladeros, ya que como en la actualidad se salaba la pesca en origen. También se citan las barricas necesarias para transportar las grasas de ballena, una vez que estas eran obtenidas en los caladeros calentados en los hornos que se construían en tierra y de los que nos han llegado algunos restos arqueológicos en la península de Labrador. Igualmente, en algunas pólizas se citan expresamente los aparejos. La mayor parte de las pólizas sobre la armazón y aparejos se contrataron en los puertos de inicio de la expedición, pero otras se cita el puerto de atraque donde se compraban. Es el caso de La Rochela, especializado, al parecer, en la venta de aparejos. Lo mismo se puede decir de la sal, que se carga a menudo en Aveiro o en Sevilla, partiendo el barco, después, hacia la pesca del bacalao en Terranova.

¹⁵⁶ GARCÍA FUENTES, L., «Los vascos en la Carrera de Indias en la Edad Moderna: una minoría dominante», *Temas americanistas*, 16, 2003, pp. 29-49.

¹⁵⁷ La pesca en caladeros lejanos, salvo la de Terranova, apenas parece en los seguros burgaleses. Únicamente tenemos dos pólizas contratadas en 1568 por Juan de Valdés Junco vecino de Llanes que aseguró la armazón y vituallas para la pesca en Irlanda de los barcos S. Nicolás y Espíritu Santo. En 1570 hizo lo mismo Lope de Salazar, aposentador y residente en Valladolid, en el barco S. Nicolás que, también, partió de Llanes para Irlanda (ADPB. Consulado. Libro 99, fols. 46-46v y Libro 98, fol. 297).

3. *Los seguros sobre el dinero dado al maestro*

Una tercera modalidad de póliza era la que aseguraba la cantidad de dinero que el dueño del barco daba al maestro para pagar cuestiones diversas: fletes, averías, armazón y vituallas, impuestos y otros gastos. Tal situación era frecuente en las expediciones a Terranova, donde los patrones daban a los maestros y pilotos sumas de dinero para abastecerse en las escalas de lo que necesitaran para las largas travesías que obligaba la pesca del bacalao y de la ballena. Pero son, aún, más importantes las cantidades de ducados que el prior y cónsules de Burgos aseguraron sobre el dinero que habían dado a los maestros de los diferentes barcos que componían la flota de la lana que partía hacia los Países Bajos. En 1570 fueron 8.561,66 ducados entregados a 8 maestros; en 1571 78.252,1 ducados a 10 maestros; y en 1572 1.500 ducados a 2 maestros¹⁵⁸. Parecido, aunque protagonizado por un particular, es el caso de Rodrigo López de Évora, uno de los mayores comerciantes de especierías de Lisboa, el cual asegura en 1571 tanto las especias cargadas en la flota de la India a Portugal, como el dinero dado a los pilotos y factores siguientes: en la nave Santi Espíritu (capitana), piloto Pero González; St.^a Clara, piloto Antonio Ferrandes; S. Gregorio, factor Jorge Da Costa; y N.^a Señora de Belén, factor Gaspar Gonzales¹⁵⁹. Otro ejemplo es el protagonizado en 1572 por Simón Suero de Amberes, que asegura 1.000 ducados al 10 % por la suma de 410.000 mrs. que prestó al dueño de la nao La Trinidad de Zumaya, Juan Martínez de Mançibar, para aparejarla y aprestarla para el viaje que iba a hacer desde Zumaya a Sevilla, hipotecando su nao. Lo que se hizo ante el escribano de Guetaria Martín de Leano¹⁶⁰.

En otros casos los dineros dados al maestro y a los patrones están más confusos, ya que parece que lo que se aseguran son las sumas de ducados entregadas a ellos para financiar el viaje o pagar una parte del barco. Confusión que, igualmente, encontramos en otras sumas de capital que cargan mercaderes, ya que no se sabe a ciencia cierta si son remesas de monedas exportadas ilegalmente, pues no se hace constancia de que éstas salgan con licencia real. Lo que no he encontrado es alguna póliza, del tipo préstamo a la gruesa, hecha por un mercader a un maestro, donde lo que se asegure son las posibles ganancias que se obtendrán por la venta de las mercancías en el viaje o a su llegada a destino.

¹⁵⁸ ADPB. Consulado. Libro 46, fols. 192-193v y 466-476v.

¹⁵⁹ ADPB. Consulado. Libro 44, fols. 476-476v.

¹⁶⁰ ADPB. Consulado. Libro 44, fol. 35.

5. LOS ASEGURADOS

La reconstrucción del mercado asegurador de Burgos en la segunda mitad del siglo XVI pasa por el análisis de uno de los principales actores en la transacción de los seguros marítimos: los asegurados. Aquellos que, bien personalmente, a través de la concesión de poderes notariales o con el recurso a un mediador, firman el contrato de una o varias pólizas ante un grupo de personas, que cubren el riesgo, los aseguradores. En ellas declaran el objeto asegurado, el consignatario, el barco en el que se transporta, su ruta, la suma de ducados que aseguran, abonando pues la consiguiente cantidad de dinero en virtud del premio establecido en la correspondiente feria de pago que se indica. Tal estudio, aparte de las connotaciones financieras, que están inmersas en el negocio del seguro, permite ver quiénes fueron los participantes en el comercio y la navegación en dicho periodo. Lo cual nos abre el conocimiento de la sociedad que se encuentra inmersa en la negociación mercantil. Individuos, sociedades y compañías, que van desde las que aseguran grandes sumas de ducados hasta los que aparecen ocasionalmente y por pequeñas cantidades. Evidentemente, aquí analizaré sólo los grandes capitalistas, lo que no impide que el resto de datos contenidos en los registros de las pólizas burgalesas sirvan para realizar otros estudios a escala local.

Como señalé en el apartado de la normativa y práctica acerca de la legislación del seguro en España, lo que nos encontramos en el consulado de Burgos son personas que contratan las pólizas a título individual, en nombre de una compañía o de un grupo determinado de sujetos. Salvo en los casos del prior y cónsules de Burgos, no me he encontrado con instituciones que contratan seguros, tanto de riesgos marítimos como de riesgos de vida. De la misma manera, lo más frecuente es que un mismo contratante firmara más de una única póliza. El sistema era sencillo: repartir la carga en varios barcos y distribuir el riesgo en diferentes pólizas con distintos e, incluso, los mismos aseguradores. En todas ellas –salvo el caso de cuatro donde se dice que el mediador dará los nombres más tarde– era obligatorio señalar con claridad cuáles eran los nombres de los contratantes. En algunos casos se señalaba también su parentesco y, más raramente, su oficio o cargo público. Incluso, hay referencias a su relación con el mediador de seguros. Por ello es fácil suponer que todos los firmantes eran mercaderes, patrones y maestros de barcos. Igualmente, en el 96,7 % de las 10.212 pólizas de seguros marítimos¹⁶¹ se escribe la localidad o localidades de residencia del contratante. Aquí los problemas de investigación

¹⁶¹ A esta cifra hay que sumar las 173 pólizas conservadas de seguros de vida. Cifra que por sus peculiaridades no entra a formar parte de este apartado.

vienen dados por el hecho de que un mismo asegurado aparece en una póliza como residente en un lugar y meses más tarde en otro diferente. Esto es muy frecuente en el caso de los vascos, que tanto están en un puerto de su costa como en Sevilla. El hecho viene motivado no solo por su movilidad geográfica, ocasionada por la gestión de sus negocios, como por el interés fiscal o económico de figurar en determinado concejo frente a otro. Esto último parece evidente en el caso de algunos comerciantes de Oporto, que firman pólizas en Vigo y dicen residir allí, para así figurar como naturales de Galicia, cuando en realidad son portugueses¹⁶². Hecho que es coincidente con lo que ya hablé en otro apartado de este trabajo acerca de que la zona norte de Portugal, limítrofe con el territorio gallego, era un foco muy importante de contrabando y punto de penetración de mercancías procedentes del Brasil en Castilla.

Otro problema que nos presenta la documentación es que los firmantes de las pólizas, unas veces contratan unas a título individual y en otras ocasiones lo hacen acompañados de terceras personas e, incluso, de compañías diferentes. Esto dificulta la investigación ya que no sabemos si son negocios distintos o forman parte de los de una misma empresa o sociedad¹⁶³. De la misma manera por la simple información que nos aportan las pólizas es imposible saber si son propietarios de las mercancías o simplemente son testaferros de otros. Agrupar, pues, a los contratantes es imposible ya que la lista de los asegurados en Burgos en la segunda mitad del siglo XVI es inmensa. Con todos estos inconvenientes citados, cruzando y depurando los datos brutos contenidos en las 10.212 pólizas de seguros marítimos, conservadas en el archivo del consulado de Burgos, se puede elaborar la lista completa de los asegurados. Consta de 3.358 nombres de personas, instituciones y sociedades (APÉNDICE 4). Cifra que habla por sí sola de la intensa actividad financiera de la bolsa burgalesa de seguros. Cantidad que debió de ser mayor, ya que, como he dicho, sólo se ha conservado una mínima parte de las pólizas de seguros que se contrataron desde 1565. Dado que es imposible y tedioso, amén de no aportar conclusiones científicas concluyentes, analizar uno por uno de los aseguradores, he optado por analizar los asegurados desde varios puntos de aproximación: los mayores contratantes, su localización geográfica y los participantes en cada una de las principales rutas. Estudio que creo permite avanzar en el conocimiento del comercio y la navegación en el mundo durante el siglo XVI.

¹⁶² Antonio Rodrigues, Enrique Dias y Enrique Gomes declararon ser vecinos de Vigo.

¹⁶³ Debemos de tener en cuenta que, a pesar de lo que a menudo se dice, un mercader y financiero participaba en varios negocios en distintas empresas, bien individuales o societarias. Esto acontece también en la cuestión de los seguros, donde los libros de contabilidad conservados muestran asientos donde se dice que tales operaciones comerciales se corren al completo, a medias, en una cuarta parte, etc. en sociedad con tales y cuales personas. De ahí que se diga –en los asientos del debe o del ha de haber– que el seguro de dicho cargamento se ha contratado individualmente o en sociedad con otros compañeros.

La primera de las cuestiones a abordar, la de los principales clientes, aparece reflejado en el CUADRO 42, donde únicamente figuran aquellos asegurados por sumas superiores a 19.000 ducados. La totalidad aparece en el APÉNDICE 4.

CUADRO 42
PRINCIPALES CONTRATANTES DE SEGUROS MARÍTIMOS EN BURGOS
(1565-1619)

Asegurado	Residencia	Pólizas	Ducados
Alonso y Andrés Gutiérrez	Burgos/Madrid	64	200.657,00
Sebastián y Cristóbal Suárez de La Concha	Segovia	117	176.650,00
Tomas Ximenes y Rodrigo Lopes de Évora	Lisboa	25	146.350,00
Francisco y Andrés de Maluenda	Burgos	35	137.100,00
Juan Bautista de La Moneda	Burgos	95	131.770,00
Los señores prior y cónsules	Burgos	21	98.276,76
Martín López de Isasi	Isasi/Sevilla	125	91.960,00
Andrés de Arrizabalaga	Éibar/Sevilla	79	82.390,00
Francisco de Maluenda y Martín Rodríguez de Maluenda	Burgos	21	81.250,00
Sebastián Suárez e Isabel González	Segovia	22	80.300,00
D. ^a Beatriz de Burgos y Rodrigo del Peso	Burgos	43	78.925,00
Jerónimo y Lope de Gaona	Burgos	18	77.075,00
Jerónimo de Salamanca y Francisco de Arriaga	Burgos	30	74.750,00
Herederos de Bernardino de Vallejo	Burgos	17	73.209,00
Diego de Curiel	Burgos	50	72.650,00
Cristóbal y Antonio de Ayala	Burgos	19	71.625,00
Luis Pérez de Cea	Sevilla	29	69.125,00
Agustín de Iturbe	Elorrio/Sevilla	103	66.166,50
Miguel y Bento Díaz	Oporto	136	65.780,00
Juan de Lago y Pedro de Porres	Burgos	47	59.353,00
Juan de Quintanadueñas	Burgos/Sevilla	31	59.225,00
Hipolito Afetati, Jacome Bardi, Antonio Calvo, Gonzalo Martínez	Lisboa	3	57.500,00
Diego de Agreda	Burgos	33	56.425,00
Pedro y Lope de Tapia	Sevilla	29	54.755,00
Juan Márquez Fernando y Leonis Martínez	Nájera	25	52.850,00
Antonio de Salazar	Burgos	36	52.450,00
Andrés de San Miguel	Burgos	31	51.525,00
Pedro de Morga, Juan de Arregui y Jimeno de Bertendona	Sevilla	16	49.375,00

Asegurado	Residencia	Pólizas	Ducados
Miguel de Salamanca	Burgos	18	47.350,00
Andrés Moreno	Segovia	23	47.184,00
Juan García	Sevilla	9	46.650,00
Lope Rodríguez Gallo	Burgos	18	44.700,00
Juan de Morales	Sevilla	23	44.050,00
García del Peso	Burgos	68	43.875,00
Andrés de Maluenda	Burgos	37	43.450,00
Rodrigo de Brizuela	Sevilla	7	42.750,00
Jorge Baz	Oporto	80	41.420,00
Pedro Pérez de Urquizu	Elorrio	68	39.500,00
Antonio Martínez	Lisboa	19	39.362,50
Francisco de Maluenda y Pedro de Montoya	Burgos	17	36.950,00
Francisco Bernal, jurado	Sevilla	7	36.300,00
Francisco de Lobiano	Ermua	40	36.281,00
Gregorio Suárez	Segovia	28	35.560,00
Alonso de Salinas	Burgos	8	35.175,00
Martín de Larrea	Bilbao	31	34.485,00
Gregorio de Tornamira	Burgos	23	33.886,00
Pedro de Morga, Juan de Arregui y Ximeno de Vitoria	Sevilla	8	33.575,00
Gonzalo y Gaspar Jorge	Sevilla	9	33.525,00
Antonio Calvo, genovés	Lisboa	7	33.400,00
Melchor Cadabal de La Vega	Segovia	39	33.348,00
Francisco y Rodrigo del Peso	Burgos	28	33.330,00
Sancho Rogel	Estella	43	32.966,00
Juan de La Ribera	Torrecilla de Cameros	33	32.891,00
Juan Rodríguez Martínez y hermanos	Lisboa	18	32.605,00
Herederos de Miguel de Salamanca	Burgos	18	32.575,00
Martinón de Sociondo	San Juan de Luz	19	32.455,00
Álvaro de Cuevas alcalde mayor y cía	Burgos	8	31.450,00
Hilario de Bonefont	Medina del Campo	12	31.100,00
Pedro García	Nájera	14	31.031,66
Pedro Ortiz de Landazuri y Juan del Hoyo de Larena	Vitoria y Espinosa Monteros	8	30.700,00
Francisco de Castro Mújica	Burgos	36	30.603,00
Martín de Arriola	San Sebastián	38	30.400,00
Juan Martínez de Libano	Bilbao	15	30.150,00

Asegurado	Residencia	Pólizas	Ducados
Sebastián Pascual	Medina del Campo	24	28.762,00
Diego de Sesma	Logroño	24	28.002,00
Sebastián González	Torrecilla de Cameros	17	27.649,00
Gaspar Alonso Berrocal	Segovia	25	27.360,00
Juan González de Mendoza	Torrecilla de Cameros	17	27.222,00
Luciano Centurion, Agustín Spinola, Juan de Curiel de La Torre, Lorenzo Spinola, Prospero Doria de Bautista Spinola, hijo de Tomás Lázaro Doria, Andrea Spinola y Juan Andrea Pinón		1	27.200,00
Ventura de Frías	Lisboa	7	27.150,00
Enrique Gomes	Oporto	52	26.460,00
Diego López Alonso de La Barrera	Lisboa	6	26.400,00
Miguel de Solórzano	Sevilla	33	26.400,00
Juan Rogel de Agramont	San Sebastián	10	25.650,00
Hernán Ruiz de Logroño y Antonio de Viana	Logroño	29	25.540,00
Francisco de Molina, jurado	Sevilla	7	24.900,00
Luis de San Millán y Gonzalo de Cuéllar	Segovia	11	24.900,00
Pedro López Martínez	Sevilla	4	24.300,00
Pedro Ortiz de Landazuri	Vitoria	7	24.200,00
Teodosio Enríques	Lisboa	13	24.190,00
Manuel Duarte	Lisboa	8	24.100,00
Cristóbal Suárez de La Concha y Alonso de Almedina	Segovia	12	23.700,00
Diego del Espinar	Segovia	14	23.059,00
Andrés Moreno, Juan López y Manuel de La Peña	Segovia	2	22.990,00
Francisco de Arriaga Mazuelo	Burgos	15	22.825,00
Bartolomé Martínez Sumero y Pedro de Baldajos	Burgos y Castrojeriz	30	22.797,00
Bento Baz	Sevilla	8	22.600,00
Simón Baz	Oporto	70	22.048,15
Carlos Francisco	Lisboa	18	21.851,50
Diego de Valladolid	Ezcaray	13	21.464,00
Andrés de Iturbe	Elorrio/Sevilla	23	20.610,00
Juan Alonso de Medina	Sevilla	29	20.475,00
Cristóbal Suárez de La Concha	Segovia	18	20.425,00
Rodrigo de Brizuela y Dr. Nicolás de Monardes	Sevilla	1	20.000,00
Sancho de Agurto	Burgos	1	19.900,00
Francisco de Ocio y Francisco de Olave	Santo Domingo de la Calzada	13	19.650,00

Asegurado	Residencia	Pólizas	Ducados
Antonio de Salazar y Ventura de Frías, su hermano	Burgos	2	19.550,00
Diego de Estrada	Burgos	15	19.470,00
Juan Rodríguez de Lago	Viana do Castelo	34	19.450,00
Jaime Martel	Zaragoza	14	19.425,00
Juan de Agüero	Burgos	12	19.305,00

Como podemos apreciar, entre los miles de mercaderes, financieros e instituciones que contrataron pólizas de seguros marítimos en Burgos destacan una serie de personajes. Por un lado, tenemos una amplia representación del grupo mercantil burgalés: los hermanos Alonso y Andrés Gutiérrez, los Maluenda en todas sus ramas, Juan Bautista de La Moneda, los del Peso (García, Francisco, Rodrigo y Beatriz de Burgos), Jerónimo y Lope de Gaona, Jerónimo de Salamanca, Francisco de Arriaga, herederos de Bernardino de Vallejo, Diego de Curiel, Cristóbal y Antonio de Ayala, Juan de Lago y Pedro de Porres, Juan de Quintanadueñas, Antonio de Salazar, Miguel de Salamanca, Lope Rodríguez Gallo, Francisco de Castro Mújica, Sancho de Agurto, etc. A los cuales hay que sumar, el prior y cónsules de Burgos. En general, son aseguradores de cargamentos de lana con destino a Flandes e Italia, aunque una parte de ellos estuvieron también presentes en el mercado sevillano, interviniendo en los negocios de la Carrera de Indias.

Otros comerciantes y grandes propietarios de ganado que aseguraron sus envíos al extranjero fueron los segovianos, estudiados por F. Ruiz Martín y A. García Sanz¹⁶⁴. Aquí, es de destacar los miembros de la familia Suárez de la Concha (Sebastián, Cristóbal y Gregorio), que aparecen con grandes sumas de ducados. A éstos se les vinculaba con el mercado florentino de la lana, ya que en dicha ciudad residieron Baltasar y Camilo Suárez de la Concha y su socio, Antonio de Valderrama, pero les vemos muy presentes también en las plazas de Brujas y Amberes, hecho muy poco conocido hasta ahora. A ellos hay que sumar otros mercaderes-ganaderos segovianos, como los Moreno, Cuéllar, San Millán, Almedina, Cadaval de la Vega, etc. Parecido al caso segoviano, aunque con un menor peso económico, son los asegurados de Ezcaray, Torrecilla de Cameros, Logroño, Santo Domingo de La Calzada y Nájera. Algunos de estos les hemos visto por otra documentación como tratantes de paños en las ferias de Medina del Campo, pero aquí son exportadores de lana. Características que hemos de extender también a Sancho Rogel de Estella y a

¹⁶⁴ RUIZ MARTÍN, F., *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*. París, 1965. GARCÍA SANZ, A., «Mercaderes hacedores de paños en Segovia en la época de Carlos V: organización del proceso productivo y estructura del capital», *Hacienda Pública Española*, 108-109, 1987, pp. 65-79.

algunos más de Pamplona y de Tudela de Navarra e, incluso, a Jaime y Agustín Martel de Zaragoza.

La presencia vasca y cántabra entre los grandes asegurados está más difuminada. Allí no predominan unos pocos contratantes con sumas elevadas de ducados. Por el contrario, lo que apreciamos son muchos pequeños tratantes, armadores y capitalistas: un minifundismo empresarial. Unos son patrones de barcos para la pesca en Terranova, otros son transportistas, otros pequeños comerciantes exportadores de productos férricos y armas, etc. Pero los grandes negocios que aparecen registrados en los seguros burgaleses son los ejercidos por aquellos vascos que estaban a caballo entre sus localidades natales y Sevilla. Son los casos de Martín López de Isasi, Agustín y Andrés de Iturbe, Andrés de Arrizabalaga, Juan de Arregui y Jimeno de Bertendona. Junto a ellos Pedro Pérez de Urquizu, Martín de Larrea, Francisco de Lobiano, Martín de Arriola o el francés Martinón de Sociondo de San Juan de Luz. Incluso algunos de ellos participaron directamente en la Carrera de Indias, aunque lo más habitual es que aparezcan asegurando cargamentos entre el norte de España y Andalucía. En Sevilla, junto a los aseguradores vascos, lo que nos encontramos es la lista completa de cargadores de Indias, que ya fueron estudiados por E. Otte, A. M. Bernal, P. y H. Chaunu y E. Lorenzo¹⁶⁵. En los registros de seguros burgaleses aparecen como mayores contratantes los sevillanos Luis Pérez de Cea, Pedro y Lope de Tapia, Pedro de Morga, Juan García, Juan de Morales, Rodrigo de Brizuela, Francisco Bernal jurado, Gonzalo y Gaspar Jorge, Miguel de Solórzano, Francisco de Molina jurado, Pedro López Martínez, Juan Alonso de Medina y el Dr. Nicolás de Monardes.

Otro importante grupo social es el de los portugueses, tanto de Lisboa, como de las ciudades y villas norteñas. Tomas Ximenes y Rodrigo Lopes de Evora, Miguel y Bento Diaz, Jorge y Simón Baz, Antonio Martines, Juan Rodríguez Martines y hermanos, Ventura de Frías, Enrique Gomes, Diego López y Alonso de La Barrera, Teodosio Enriques y Manuel Duarte. Muchos de ellos son conocidos, ya que fueron los corresponsales de Simón Ruiz y otros por estar presentes en el mercado sevillano¹⁶⁶. Igualmente, son muy destacables los aseguradores italianos asentados en Portugal, de manera especial los genoveses. Son los casos de Hipólito Afetati, Jacome Bardi y Antonio Calvo,

¹⁶⁵ OTTE, E., *Sevilla, siglo XVI: materiales para su historia económica*. Sevilla, 2008. CHAUNU, P. y H., *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. París, 1955-1957. LORENZO SANZ, E., *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid, 1979. BERNAL, A. M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla, 1992.

¹⁶⁶ SILVA, J. Gentil da, *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607: Lettres marchandes des Rodrigues d'Evora et Veiga*. París, 1956. SILVA, J. Gentil da, *Marchandises et finances: lettres de Lisbonne (1563-1578)*. París, 1959. BARROS, A., *Porto: a construção de um espaço marítimo... POLONIA, A., A expansão ultramarina numa perspectiva local: o porto de Vila do Conde no século XVI*. Lisboa, 2007.

que aseguraron en 1570 grandes cargamentos de especias en 11 urcas que partieron desde Lisboa a Amberes¹⁶⁷. O el citado cargamento de reales de plata realizado por Luciano Centurion, Agustín Spinola, Lorenzo Spinola, Prospero y Lázaro Doria, Andrea Spinola y Juan Andrea Pinón. Personajes que parecen en otras pólizas.

Las cifras del número de pólizas y de ducados cubiertos, contratadas por estos asegurados, apenas evolucionaron a lo largo del periodo en el que se conservan registros en el archivo del consulado de Burgos, donde la mayor parte de la documentación se refiere al periodo 1565-1573. A pesar de las desigualdades de la fuente, podemos ver algunos pequeños matices y sacar algunas conclusiones. Especialmente comprobamos cómo unos personajes y compañías sólo aparecen en el periodo inicial, frente a otros que su actividad aseguradora es importante a partir de 1580. En unos casos debemos de suponer que tal presencia y/o ausencia sea debida a su muerte, pero en otros fue como consecuencia de su retirada del negocio mercantil y, quizás, a su ruina empresarial. Si cogemos la lista de los 50 comerciantes que aseguraron por mayores cantidades de ducados, comprobamos que los burgaleses Francisco y Andrés de Maluenda, los señores prior y cónsules de Burgos, Francisco de Maluenda y Martín Rodríguez de Maluenda, Jerónimo y Lope de Gaona, Herederos de Bernardino de Vallejo, Cristóbal y Antonio de Ayala, Miguel de Salamanca, Andrés de Maluenda, Lope Rodríguez Gallo, Juan de Lago y Pedro de Porres, Diego de Agreda, Andrés de San Miguel y Alonso de Salinas; los segovianos Sebastián Suarez, Gregorio Suárez, Andrés Moreno y Juan García; los riojanos Juan Márquez, Fernando y Leonis Martínez; el vitoriano Pedro Ortiz de Landazuri, junto con Juan del Hoyo de Larena de Espinosa de los Monteros; los sevillanos Luis Pérez de Cea, Pedro y Lope de Tapia, Juan de Quintanadueñas, Pedro de Morga Juan de Arregui y Jimeno de Bertendona, Rodrigo de Brizuela, Juan de Morales, Francisco de Lobiano y Francisco Bernal jurado; los portugueses Tomas Ximenes y Rodrigo Lopes de Évora, Jorge Baz, Antonio Martines, Juan Rodrigues Martines y hermanos, y Enrique Gomes; más los italianos asentados en Lisboa Hipólito Afetati, Jacome Bardi, Gonzalo Pérez Martines y otros más, lo hicieron únicamente en el primer periodo que va de 1565 a 1573.

Por el contrario, los burgaleses Juan Bautista de La Moneda, D.^a Beatriz de Burgos y Rodrigo del Peso, Jerónimo de Salamanca y Francisco de Arriaga, Diego de Curiel, García del Peso, Gregorio de Tornamira¹⁶⁸, Francisco de Maluenda y Pedro de Montoya; los vascos asentados en Sevilla, Andrés de

¹⁶⁷ ADPB. Consulado. Libro 46, fols. 170v-172.

¹⁶⁸ Gregorio de Tornamira era el yerno del corredor de seguros Juan López de Soto.

Arrizabalaga, Pedro Pérez de Urquizu y Agustín de Iturbe; y el estellés Sancho Rogel, aparecen en la etapa final. Frente a esto, vemos que en todos estos 50 años aparecen las largas dinastías de mercaderes burgaleses de Alonso y Andrés Gutiérrez, la segoviana de los Suárez de La Concha, a la que hay que sumar la burgalesa de los Maluenda, ahora bajo la rama de los Rodríguez de Maluenda.

¿Ha habido, pues, cambios en los participantes en el comercio exterior castellano? Tal cosa pudo acontecer, a juzgar por la aparición de nuevas personas. Es muy posible que los que desaparecieron fueran los afectados por la quiebra del comercio con Flandes, ya que a muchos de ellos les vemos pleiteando en la Chancillería de Valladolid para recuperar sus pérdidas ocasionadas por la toma de la flota de la lana en Middelburg en 1574. Quizás, otros se vieron muy perjudicados por las quiebras de la década de los años 1570, como es el caso de los Salamanca, los Bernuy o los Castro. Alguno, como Diego de Curiel, quebrado en 1572, consiguió recuperarse, ya que según las pólizas burgalesas continuó siendo un gran exportador de lana. Lo que se aprecia en la evolución de la clientela de los seguros es la lenta, pero imparable decadencia del comercio burgalés, que ya analicé en una anterior publicación¹⁶⁹. Los datos de los seguros burgaleses reafirman, pues, lo que ya entonces anticipamos: Segovia y Sevilla aguantaron mejor los tempranos signos de la gran crisis del siglo XVII, cuyos primeros síntomas se aprecian claramente en la década de 1570. La primera ciudad se adaptó mejor a los nuevos tiempos, debido a que contaba aún con una poderosa industria textil y al hecho de que había reorientado su comercio de exportación lanera al mercado florentino. El citado ejemplo de los Suárez de la Concha, con sedes en Segovia y Florencia, es revelador de tal situación. Sevilla, por su lado, tenía la suficiente potencia económica, derivada de la Carrera de Indias, como para aguantar cualquier envite económico. Ello aparece reflejado en el monto de ducados que manejaban los vascos asentados en la plaza andaluza. Otra cosa a investigar es porque otros agentes dejaran de asegurarse en Burgos. ¿Prefirieron otras plazas como la de Madrid? Es muy posible, pero de tal cambio no han quedado rastros documentales. Lo podemos aventurar al ver que bastantes pólizas de la década final del siglo XVI e inicios de la centuria siguiente, aunque registradas en Burgos, se contrataron en Madrid.

Esta maraña de personas e instituciones, participantes en el mercado asegurador burgalés, puede clarificarse de alguna manera si situamos a estos 3.358 contratantes de pólizas de seguros marítimos en su contexto geográfico. Este análisis puede verse en el CUADRO 43, plasmado gráficamente en el MAPA 5.

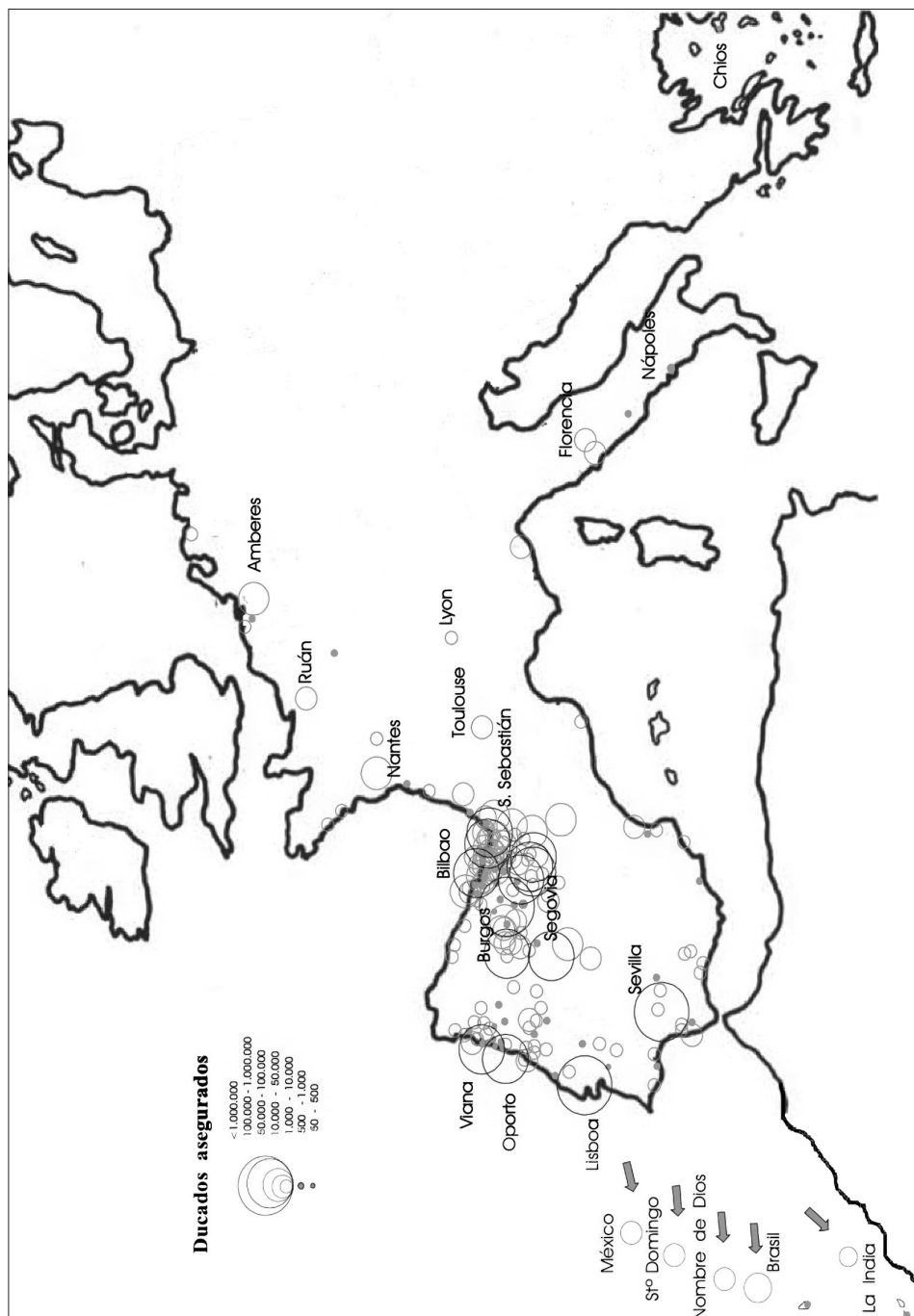
¹⁶⁹ CASADO ALONSO, H., «El comercio internacional burgalés...», pp. 223-247.

CUADRO 43
LOCALIDADES DE LOS CONTRATANTES DE SEGUROS EN BURGOS
(1565-1619)

Región	Pólizas		Ducados	
	n.º	%	n.º	%
CASTILLA				
Meseta Norte	2.660	26,0	3.907.241	34,8
Andalucía Occidental	1.242	12,2	1.959.780	17,5
País Vasco	2.028	19,9	1.449.771	12,9
La Rioja	530	5,2	568.660	5,1
Meseta Sur	63	0,6	120.408	1,1
Cantabria	217	2,1	98.410	0,9
Flandes	47	0,5	65.245	0,6
América hispana	21	0,2	37.465	0,3
Galicia	55	0,5	35.336	0,3
Canarias	8	0,1	8.000	0,1
Asturias	12	0,1	6.970	0,1
Andalucía Oriental	3	0,0	5.800	0,1
TOTAL	6.886	67,4	8.263.086	73,7
NAVARRA				
Navarra	475	4,7	298.501	2,7
	475	4,7	298.501	2,7
CORONA DE ARAGÓN				
Aragón	46	0,5	70.515	0,6
Valencia	27	0,3	31.600	0,3
Cataluña	1	0,0	8.500	0,1
TOTAL	74	0,7	110.615	1,0

Región	Pólizas		Ducados	
	n.º	%	n.º	%
PORTUGAL				
Portugal	2.094	20,5	1.795.819	16,0
Brasil	31	0,3	19.320	0,2
La India	2	0,0	16.300	0,1
TOTAL	2.127	20,8	1.831.439	16,3
OTRAS ZONAS DE EUROPA				
País Vasco francés	124	1,2	87.272	0,8
Italia	28	0,3	69.178	0,6
Bretaña	36	0,4	68.635	0,6
Países Bajos	38	0,4	52.005	0,5
Burdeos	46	0,5	43.299	0,4
Toulouse	14	0,1	29.200	0,3
Normandía	18	0,2	27.340	0,2
Lyon	4	0,0	9.268	0,1
La Rochela	5	0,0	3.520	0,0
Alemania	1	0,0	2.265	0,0
Grecia	2	0,0	300	0,0
TOTAL	316	3,1	392.282	3,5
SIN LOCALIDAD CITADA	334	3,3	322.407	2,9
TOTAL	10.212	100,0	11.218.330	100,0

MAPA 5
LOCALIDADES DE LOS CONTRATANTES DE SEGUROS DE BURGOS



Según estos datos, hay cuatro principales zonas geográficas de donde proceden los contratantes de seguros burgaleses: la Meseta norte, el País Vasco, Andalucía occidental y Portugal. La primera, como ya he adelantado, está marcada por los aseguradores de Burgos (1.604 pólizas por la suma de 2.590.701 ducados), Segovia (562 pólizas por valor de 710.290 ducados), seguidos a mayor distancia por los Medina del Campo (131 pólizas por 200.729 ducados), siendo los restantes de otras localidades (Valladolid, Castrojeriz, Medina de Rioseco, Carrión, Palencia, Soria, Belorado, Becerril, Ciudad Rodrigo, etc.). Por lo general, son mercaderes residentes sobre todo en la zona oriental del valle del Duero, mientras que no hay ninguno de las actuales provincias de León y Zamora. Signo de las características económicas de la región castellano-leonesa en la segunda mitad del siglo XVI.

Los del País Vasco residen en Bilbao (293 pólizas por valor de 272.173 ducados), Elorrio (265 pólizas por valor de 171.449 ducados), San Sebastián (247 pólizas por valor de 166.944 ducados). Por detrás figuran los de Vitoria (106 pólizas por valor de 143.257 ducados), Azpeitia (102 pólizas por valor de 73.046 ducados), Isasi (92 pólizas por valor de 68.590 ducados), Éibar (159 pólizas por valor de 67.053 ducados), Ermua (67 pólizas por valor de 46.121), Portugalete (63 pólizas por valor de 44.736 ducados), Elgueta (57 pólizas por valor de 38.980 ducados), Rentería (51 pólizas por valor de 38.195 ducados), Deva (48 pólizas por 32.090 ducados), Pasajes (39 pólizas por 29.053 ducados), Marquina (60 pólizas por 27.315 ducados), Zumaya (53 pólizas por 24.045 ducados), Motrico (20 pólizas por 14.705 ducados), Fuenterrabía (22 pólizas por 13.020 ducados) y etc. En Andalucía, como no, casi todos los asegurados residen en Sevilla (1.138 pólizas por la suma de 1.866.944 ducados) y, en menor grado, Cádiz.

En Portugal se delimitan dos focos. El de Lisboa (660 pólizas por la suma de 1.072.016 ducados) junto con las ciudades del norte: Oporto (703 pólizas y 368.798 ducados), Viana do Castelo (383 pólizas y 157.553 ducados), Trancoso (59 pólizas y 27.235 ducados), Aveiro (60 pólizas y 21.028 ducados), Oporto/Brasil (13 pólizas y 16.675 ducados), Buarcos (39 pólizas y 9.885 ducados) y Ponte de Lima (29 pólizas y 8.921 ducados), seguidas por un sinfín de pequeñas localidades de la costa y del interior. Como ya señalé, se puede decir que casi todos los mercaderes portugueses de la mitad al norte de Lisboa acudieron a Burgos para asegurar sus envíos, para lo cual recurren al servicio de corredores locales y al recurso de las ferias de Castilla.

Frente a estos cuatro grandes focos de contratación de seguros, los restantes aparecen difuminados. La única salvedad son los del País Vasco francés, cuya similitud con el español es total, tanto por las relaciones personales que hubo a ambos lados de la frontera, como por el tipo de comercio y de navegación que practican, el resto de regiones europeas contrató en menor medida

sus pólizas en Burgos. La razón de la enorme dispersión no viene motivada por que los aseguradores extranjeros no conocieran las ventajas de dicha plaza, sino por el hecho de que era para ellos mejor contratar en sus localidades de origen. Hay que tener en cuenta que los seguros que tenemos son fundamentalmente de mercaderes y patrones cuando los barcos están partiendo de un puerto español o americano y, en menor proporción, de otras localidades. Por ejemplo, las pólizas conservadas sobre mercancías transportadas en barcos de Ragusa se refieren a las sacas de lana, que parten de Alicante a Livorno y que son propiedad de tratantes castellanos, mientras que no se refieren al casco de la nave o a las mercancías que trajeron a España en el viaje de retorno. Dichos seguros, como han comprobado los historiadores italianos y croatas, se conservan en los ricos archivos de protocolos de Dubrovnik¹⁷⁰.

Para concluir el estudio de los asegurados que registraron, directa o indirectamente, sus pólizas de seguros marítimos ante el consulado de Burgos, nos debemos preguntar si hubo personas o instituciones que aparecen en determinadas rutas y no en otras. Teóricamente, el mercader del siglo XVI era un comerciante que apenas se especializaba en cuanto al tipo de productos con los que traficaba, salvo en sus mercados geográficos. Para ello era fundamental la existencia de una densa red mercantil, con colonias, cónsules e instituciones privadas, extendida por las diversas plazas europeas que permitía a las compañías de los naturales de un reino – en este caso Castilla– comerciar en diversos mercados. Sistema, por otro lado, parecido al que emplearon sus competidores italianos o alemanes. Ejemplos de tal sistema le encontramos en las grandes empresas de los Bernuy, Salamanca, Maluenda, Haro, Castro, Mújica, Gallo, Astudillo, etc. Otras, por el contrario, como la de los Ruiz parece que estuvieron centrados en determinadas zonas geográficas, mientras que para hacer negocios en otras delegaron en otras personas y socios. Así pues, la mayor o menor presencia, por el volumen de ducados que aseguraron cada una de las personas y empresas, permite saber e, incluso, cuantificar el peso de cada una de ellas en los mercados donde estuvo presente el comercio español en la segunda mitad del siglo XVI. Sin embargo, contamos con cifras para un periodo muy corto de años, por lo que desgraciadamente no podemos reconstruir la curva completa para todo el siglo. Es indudable que tales datos solo nos permiten sacar conclusiones provisionales, ya que, como es bien conocido, no disponemos para estos años de cifras de las exportaciones e importaciones del comercio español. Mi examen, pues, puede ayudar a saber

¹⁷⁰ TENENTI, A. y B., *Il prezzo del rischio...* FENICIA, G., *Politica economica e realtà mercantile nel Regno di Napoli nella prima metà del XVI secolo (1503-1556)*. Bari, 1996. FENICIA, G., «I noli nell'economia ragusea del XVI secolo», in CAVACIOCCHI, S. (ed.), *Ricchezza del mare ricchezza dal mare. Secc. XIII-XVII*, vol. II, Firenze, 2006, pp. 675-687.

quiénes eran los participantes en cada una de las rutas del comercio internacional en el siglo XVI. El análisis lo efectuaré siguiendo las diferentes rutas que he estudiado en su apartado correspondiente.

En primer lugar, estudiaré los mercados de la zona noroccidental de Europa, los Países Bajos, Normandía y Bretaña. Estos, como he dicho, no sólo eran los de presencia más antigua para los agentes castellanos, sino que interrelacionaban Castilla con Brujas, Amberes, Ruan y Nantes, grandes polos económicos en los siglos XV y XVI. El análisis de las mercancías que transitan por estas rutas nos ha confirmado lo que tradicionalmente había estudiado la historiografía. Son las rutas de la lana y de los géneros textiles, junto con los productos férricos, las especias, los metales preciosos, el vino, el aceite, el azúcar, los colorantes, etc. En el itinerario entre España y los Países Bajos los mayores asegurados –por encima de 20.000 ducados– fueron por este orden los siguientes: Los señores prior y cónsules de Burgos; Sebastián y Cristóbal Suárez de La Concha; Juan Márquez Fernando y Leonis Martínez; Luis Pérez de Cea; Francisco y Andrés de Maluenda; Andrés de San Miguel; Pedro y Lope de Tapia; Miguel de Salamanca; Juan de La Ribera, Martín de Sociondo; Gregorio Suárez; Diego de Sesma; Sebastián Suárez; Francisco de Brizuela; Francisco y Rodrigo del Peso; Luciano Centurion, Agustín Spinola, Lorenzo Spinola, Prospero y Lázaro Doria, Andrea Spinola y Juan Andrea Pinón; Andrés Moreno; Sancho Rogel; Melchor Cadabal de La Vega; Martín de Larrea; Hernán Ruiz de Logroño y Antonio de Viana; Diego del Espinar; Juan de Lago y Pedro de Porres; Bartolomé Martínez Sumero y Pedro de Baldajos; Gaspar Alonso; Diego de Valladolid; Antonio de Salazar; Sebastián González; y Luis de San Millán y Gonzalo de Cuéllar. Vemos que junto a grandes comerciantes laneros de Burgos y de Segovia, Sevilla existe un fuerte peso de los comerciantes sevillanos, tanto andaluces como vascos. Eso nos hablaría de una corriente directa entre Andalucía y Flandes que aparece muy poco en la bibliografía. Comerciantes que negocian con lana, pero sobre todo con aceite y vino, más los productos llegados de América.

Vinculado a la ruta de la lana con los Países Bajos hay que sumar a los asegurados riojanos, navarros e, incluso, zaragozanos. A través de los puertos guipuzcoanos sacan sus vellones. Son los casos de los estellesses Sancho Rogel y Juan Fernández de Guevara; Diego de Valladolid de Ezcaray; Hernán Ruiz de Logroño y Antonio de Viana de Logroño; Juan Márquez Fernando y Leonis Martínez de Nájera; Domingo de Lumberri de Pamplona; Martín de Urtasun de Pamplona; Francisco de Ocio y Francisco de Olave de Santo Domingo de la Calzada; Sebastián González de Torrecilla de Cameros; Juan de La Ribera de Torrecilla de Cameros; Juan González de Mendoza de Torrecilla de Cameros; Martín de Calatayud de Tafalla; y los Tornamira de Tudela de Ebro.

Relacionado con el mercado flamenco, aunque con peculiaridades propias, están el de Normandía y el de Bretaña. El primero es el que relaciona los puertos del norte de España y Andalucía con Ruan y sus antepuertos. Aquí los intereses son para abastecer el mercado textil normando, sus ricas urbes y el ser la antesala de la prospera clientela parisina. A ello hay que sumar que, en los momentos de la rebelión de los Países Bajos, es el punto intermedio de camino a Flandes. No en vano, en dicha ciudad hubo un poderosa colonia mercantil castellana, donde los Quintanadueñas, Maluenda, Salamanca, Sevilla y Pardo fueron algunos de sus máximos representantes¹⁷¹. Los seguros burgaleses hacia o desde dichas tierras señalan a los siguientes asegurados con sumas superiores a 10.000 ducados: Diego de Curiel; Francisco y Andrés de Maluenda; Pedro de Morga, Juan de Arregui y Jimeno de Bertendona; Diego de Agreda; Gregorio de Tornamira; García del Peso; Francisco de Arriaga Mazuelo; Pedro García; Herederos de Cristóbal de Ávila; Mateo Ortiz de Velasco; Jerónimo de Salamanca y Francisco de Arriaga; Sebastián y Cristóbal Suárez de La Concha; Francisco de Castro Mújica; Juan de Agüero; Francisco de Maluenda; Martín Rodríguez de Maluenda; Andrés de Maluenda; y Juan de Lago y Pedro de Porres.

El mercado bretón está representado fundamentalmente por el polo de Nantes, punto de salida de los lienzos de diversas calidades que se tejían en los pueblos del interior y de la costa de Bretaña, a los que hay que sumar el papel, la mercería, los libros y otros géneros procedentes del interior de Francia. Es un territorio muy bien conocido por los estudios de H. Lapeyre, ya que fue en esta época uno de los puntos fundamentales de los negocios de Simón Ruiz, residente en Medina, y de su hermano Andrés, personaje ilustre en Nantes¹⁷². Los mayores asegurados en dicha ruta son los siguientes: el medinense Hilario de Bonefont; Diego de Ágreda; Juan de Lago y Pedro de Porres; Juan Rodríguez Martínez y hermanos; Francisco y Andrés de Maluenda; Alonso de Salvatierra, regidor; Alonso de Arlanzón; Francisco de La Presa y Simón Ruiz; Alonso de Salinas; herederos de Miguel de Salamanca; Auger de Barcos; Francisco Carnero, Jerónimo López y Pero y Lope de Tapia; Andrés de Maluenda; Francisco y Bernardo de Nebreze; Juan Rodríguez Martínez y hermanos y Gaspar de Medina; y Francisco Carnero Alonso de Salvatierra.

¹⁷¹ DEMEULENAERE-DOUYERE, C., «Le commerce espagnol à Rouen au XVI^e siècle», *Etudes Normandes*, 2-1981, pp. 43-54. DEMEULENAERE-DOUYÈRE, C., «Les espagnols et la société rouennaise au XVI^e siècle», *Etudes Normandes*, 3 (1981), pp. 65-83. MATHERS, C. J., «Family Partnerships and International Trade in Early Modern Europe: Merchants from Burgos in England and France, 1470-1570», *Business History Review*, Vol. 62 (1988), pp. 367-397.

¹⁷² MATHOREZ, J., «Notes sur les Espagnols et les Portugais de Nantes», *Bulletin Hispanique*, XIV-XV, 1912-13, pp. 119-126 y 383-407. LAPEYRE, H., *Una familia de mercaderes...* TANGUY, Y., *Le commerce du Port de Nantes...*

En suma, los participantes en el comercio castellano con Francia y los Países Bajos, según las pólizas burgalesas, fueron fundamentalmente comerciantes y ganaderos del valle del Duero, a los que hay que sumar unos pocos riojanos y navarros. La presencia vasca es importante en cuanto al número de asegurados, pero ninguno de ellos movió un volumen de negocio comparable al de sus competidores burgaleses y segovianos. Situación que ya había observado H. Lapeyre en su estudio de las aduanas de Castilla¹⁷³. Sin embargo, nuestros datos muestran otro punto muy interesante y al que apenas se ha dado importancia: el peso que jugaron los comerciantes de Sevilla, tanto naturales de la ciudad como portugueses, vascos y cántabros residentes en ella, en las rutas del norte de Europa. Fenómeno que nos habla, tal como he señalado en otro apartado, de la existencia de un itinerario directo entre Andalucía y la Europa noroccidental, sin la intermediación de agentes del interior peninsular. Por ello, nos encontramos con los principales cargadores de Indias y a algunos de los miembros de la oligarquía mercantil local¹⁷⁴, que mandan tanto sacas de lana, vino, aceite, jabón, como productos llegados de América. Influjo del polo sevillano que explicaría la progresiva llegada de barcos extranjeros —constatada en las pólizas burgalesas— y con ellos la de mercaderes bretones, normandos, flamencos y, más tarde, holandeses e ingleses. Muchos de ellos en el siglo XVII remplazaron a los españoles, con lo que ello supuso de dependencia económica para una España en crisis.

Otro ámbito de actuación de los mercaderes españoles en la segunda mitad del siglo XVI fue el Mediterráneo. Si bien esta corriente estuvo presente desde la Edad Media en el comercio exterior castellano, adquirió una mayor importancia en el reinado de Felipe II. La pacificación de la navegación en dicho mar, como consecuencia de la política defensiva de dicho rey¹⁷⁵, y sobre todo la crisis del mercado flamenco para la lana castellana, hicieron florecer el comercio entre el puerto de Alicante y el de Livorno. Como ramificaciones de estos intercambios estaban los itinerarios que unían ambas Andalucía, Cartagena y Valencia con dicho punto, a las que hay que sumar los que se establecieron con Génova, Civitavecchia, Venecia y Nápoles. Pero, como ya he dicho, el punto fundamental era Florencia, donde se asentó una poderosa colonia mercantil, cuyas máximas compañías estuvieron representadas por los Maluenda, Suárez de la Concha, Astudillo, Ximenez de Aragón, Lago, etc¹⁷⁶.

¹⁷³ LAPEYRE, H., *El comercio exterior en Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid, 1981.

¹⁷⁴ LORENZO SANZ, E., *Comercio de España con América en la época de Felipe II. 1, Los mercaderes y el tráfico indiano*. Valladolid, 1986.

¹⁷⁵ FENICIA, G., *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II. Organizzazione e finanziamento*. Bari, 2003.

¹⁷⁶ RUIZ MARTÍN F., *Lettres marchandes échangées...* GONZÁLEZ TALAVERA, B. M., *Florencia española...* BASAS FERNÁNDEZ, M., «Relaciones económicas entre Burgos y Florencia en el siglo XVI», *Boletín de la*

Algunos de ellos aparecen en las pólizas burgalesas asegurando sus cargamentos enviados a Italia. Los principales asegurados fueron los siguientes: Alonso y Andrés Gutiérrez; Juan Bautista de La Moneda; Sebastián y Cristóbal Suárez de La Concha; Jerónimo y Lope de Gaona; Francisco de Maluenda y Martín Rodríguez de Maluenda; herederos de Bernardino de Vallejo; Jerónimo de Salamanca y Francisco de Arriaga; Sebastián Suárez; Lope Rodríguez Gallo; Francisco de Maluenda y Pedro de Montoya; Cristóbal Suárez de La Concha y Alonso de Almedina; Andrés de Maluenda; Antonio Vázquez Vuelta; Francisco de Castro Mújica; Diego Gutiérrez; Cristóbal Suárez de La Concha; Andrés y Antonio Gutiérrez y Antonio Vázquez Vuelta; Diego de Curiel; Antonio de Salazar y Melchor de Astudillo; Luis Pérez de Cea; Andrés Moreno; y Juan Ortega. Como se puede apreciar, se repiten muchos de los mercaderes exportadores a los Países Bajos y Francia, lo que reafirmaría lo que ya analizamos hace años: se está produciendo una reconversión del comercio exterior castellano que, por razones políticas y económicas, está abandonando los mercados flamencos y se está reafirmando en Italia. Reconversión que, por otra parte, les durará poco¹⁷⁷.

Sevilla y la Carrera de Indias representan otro mundo, donde hay agentes diferentes y con más futuro económico. Las pólizas burgalesas registran los siguientes asegurados en las rutas entre España y América con cifras superiores a 10.000 ducados: D.^a Beatriz de Burgos y Rodrigo del Peso; Francisco y Andrés de Maluenda; Pedro de Morga, Juan de Arregui y Ximeno de Vitoria; Andrés de Arrizabalaga; Francisco Bernal, jurado; Pedro López Martínez; Rodrigo de Brizuela y el doctor Nicolás de Monardes; Juan de Guevara; Melchor de Molina Juan Alonso de Medina; Francisco Hernández de Cavia; Gonzalo y Gaspar Jorge; Melchor de Villanueva; García y Miguel de Salamanca; Juan García; Esteban Pérez y Gaspar de Arguijo; Juan de Morales; Rodrigo de Brizuela; y Luis Sánchez el mozo. Esta presencia sevillana se aprecia también en el comercio de las islas atlánticas portuguesas con el continente. Aquí los principales asegurados fueron Cristóbal y Antonio de Ayala; Pedro Ortiz de Landazuri y Juan del Hoyo de Larena; Pedro Ortiz de Landazuri, a título individual; Francisco de Molina, jurado; Juan Rodríguez Caldera; y Antonio Calvo genovés. Hay, pues, una mezcla entre asegurados burgaleses y vascos con naturales de Sevilla.

Institución Fernán González, 1965, pp. 689-713. AMMANNATI, F. y GONZÁLEZ TALAVERA, B., «The Astudillo partnership and the Spanish “nation” in sixteenth-century Florence», in CARACAU, A. y JEGGLE, C. (eds.), *Commercial networks and European cities, 1400-1800*. Londres, 2014, pp. 121-136. CASADO ALONSO, H., «Del Mediterráneo al Atlántico...».

¹⁷⁷ CASADO ALONSO, H., «El comercio internacional burgalés...», pp. 223-247.

En el caso de los seguros a las costas del Canadá los asegurados son preferentemente vascos, especialmente guipuzcoanos y del País Vasco francés, más vizcaínos, santanderinos y algunos portugueses. Son verdaderas dinastías de capitalistas vascos, que lo mismo que son dueños de ferrerías y constructores de barcos eran mercaderes y expedicionarios a la pesca del bacalao y la ballena. Pero, como señalé, tienen una pluriactividad que les lleva a estar en unos momentos comerciando con Sevilla, más tarde con Portugal y Flandes, que mandando luego su nave a América (CUADRO 38). Un ejemplo de ello es el de Martinón de Sociondo de San Juan de Luz, que contrató 23 pólizas por valor de 34.655 ducados en las rutas de Terranova, pero también en las de Flandes, Bretaña y Andalucía.

Como se ha señalado en diversos apartados, Burgos fue también la gran bolsa de seguros para los mercaderes portugueses. En primer lugar, en el comercio con Brasil nos parecen los siguientes asegurados: Miguel Dias; Jorge Baz; Enrique Gomes; Antonio Martines; Simón Baz; Juan Rodrigues de Lago; Bastian Salgado, Juan Rodrigues de Lago y Juan de Arrocha Villarino; Fernan Lopes de Elvas; Bento Mendes; Bastian Salgado; Francisco Bientallado y Pero Baz Nicolás Lopes; Juan Rodrigues de Lago, Bastian Salgado y Juan Darrocha Villarino; Bento Dias; Jorge Baz y Bento Baz. Todos ellos, salvo dos, eran residentes en el norte de Portugal, lo que confirma que el negocio del azúcar, remieles, colorantes y algodón del Brasil estaba en manos de comerciantes de Oporto y Viana do Castelo y, apenas, de Lisboa. En el comercio de Portugal con el resto de Europa—incluida España— los contratantes de pólizas de seguros marítimos fueron los siguientes: Tomas Ximenes y Rodrigo Lopes de Évora; Hipólito Afetatis, Jacome Bardi, Gonzalo Perez Martínez; Diego López y Alonso de La Barrera; Antonio Calvo, genovés; Manuel Duarte; Gaspar Carnero, administrador de la casa de Belchor Barreto; Antonio Martines; Diego López, Alonso de La Barrera, Rodrigo Gomes y Gonzalo Fernandes; Antonio de Salazar; Pedro de Écija y Juan de Aguilar; Bartolomé Adrianse; Alonso de Salinas; Gaspar Carnero y herederos de Belchor Barreto; Carlos Francisco; Tomas Ximenes; Juan Rodrigues Martines y hermanos; Enrique Gomes; Jerónimo y Duarte Ximenes; Hetor Mendes; Luis Pinto; y Rodrigo Gomes. Estamos, pues, ante un panorama social y económico más diverso que en el comercio con Brasil. Hay mercaderes de Lisboa, Oporto o Viana do Castelo, pero también del interior como Trancoso. Incluso hay castellanos, italianos y flamencos. La explicación estribaría en el carácter más cosmopolita de Lisboa, desde donde parten muchos de los cargamentos con destino a Amberes, Ruan, Nantes, La Rochela, Burdeos, Bilbao, Sevilla o Laredo, que parte de sus mercancías eran especias, perlas y marfil. A todo lo cual hay que sumar el comercio con la India, donde entre los principales asegurados están la compañía burgalesa-lisboeta de Antonio e Íñigo de Salazar y su hermano Ventura de Frías; el residente en la India, Antonio Baez Bernaldez; los lisboetas Jorge Rodrigues Solis; Andrés Rodrigues

de Évora; Fernando López de Elvas; Teodosio Enríques y Diego Faleiro; y los italianos, asentados en Lisboa, Antonio Calvo y Jacome Bardi.

Caso distinto es el representado por los asegurados italianos. A pesar de su protagonismo en el comercio y las finanzas españolas y portuguesas en ese momento su presencia no es muy numerosa. Muy posiblemente, sus contactos personales y su conocimiento del mercado asegurador, les hizo que prefirieran contratar sus pólizas en Génova o Florencia. Sin embargo, contamos con los citados casos de italianos residentes en Lisboa: Hipólito Afetati, Jacome Bardi, Antonio Calvo Gonzalo Martínez en la ruta de Portugal a Flandes; y el genovés Antonio Calvo, residente en Lisboa en cargamentos en las rutas de Flandes, Italia, Madeira y la India. Sin embargo, las pólizas contratadas por genoveses son los de los diferentes miembros de la familia genovesa Centurione, residentes en la corte, que, bien solos o acompañados de la miembros de las familias Doria, Spinola, Gentil, Lercaro y Palavesin, aseguran cargamentos de productos americanos y reales de plata en la ruta a Flandes desde Sevilla y el Cantábrico¹⁷⁸. Pero, como he dicho antes, la mayor póliza que he encontrado sobre cargamentos de plata –cargados en Castro Urdiales con destino a Amberes por Juan Andrea Pinón o Francisco Diez en las naos N.^a Señora de la Concepción y Santa Lucía– es la que firmaron en 1568 Lucian Centurion, Agustín Spinola, Juan de Curiel de La Torre, Lorenzo Spinola, Prospero Doria, Bautista Spinola hijo de Tomás Lázaro Doria, Andrea Spinola y Juan Andrea Pinón por la elevada suma de 27.200 ducados. De tal manera, como he comentado, se tuvo que recurrir a la presencia de nada menos que 66 aseguradores para cubrir dicho riesgo. Hechos que confirman el peso que los genoveses tenían ya en las salidas de plata fuera de España y de su papel en las finanzas españolas¹⁷⁹.

Los casos de aseguradores más lejanos al ámbito de influencia de la industria aseguradora burgalesa son los residentes en Quíos y en Alemania. El primero es el de Jacome Bula, maestre del barco Santa María de Buenaventura de Quíos, que en 1569 contrató dos pólizas sobre el casco, artillería y munición de su nave, que iba a hacer la ruta Lisboa, Lagos, Livorno y Civitavecchia, por la suma de 300 ducados al 15 %. Como corredor figura el lisboeta Diego Mendes Peixoto, que, a su vez, junto con Teodosio Enríques, aseguraron en tres pólizas la pesca de sardinas y atunes, que se debía de cargar en Lagos por

¹⁷⁸ Por ejemplo, el 28 de octubre de 1566 Benedicto Gentil, Bernabé Centurion, Domingo Lercaro, Nicolao Palavesin y Simón Sauli aseguraron por 1.500 ducados reales de plata cargados en la nao Nuestra Señora de La Concepción por Esteban Spinola desde Santander a Amberes, consignados a herederos de Vicencio Guinigi, Josepe Bernardini y cía, Francisco Spinola e hijos, Nicolás y Tomaso Doria, y Felipe y Jacome Catano. Por razones desconocidas el barco no se cargó y los aseguradores reclamaron el extorno (ADPB. Consulado. Libro 99. Fol. 168v). Operación que se superpone a otras dos pólizas, firmadas anteriormente el día 5, por valor de 1.550 y 1.750 ducados en las naos S. Nicolás y S. Pedro, que tampoco se cargaron (ADPB. Consulado. Libro 99, fols. 169 y 169v).

¹⁷⁹ ADPB. Consulado. Libro 99, fol. 185v.

valor de 5.900 ducados¹⁸⁰. El segundo está protagonizado por Hans Nel de Alemania, que el 16 de mayo de 1572 contrató una póliza para asegurar sus cargamentos de especiería y droguería valorados en 2.265 ducados al 11 %, desde Lisboa a Amberes en 11 urcas¹⁸¹.

6. LOS ASEGURADORES

En cada una de las pólizas registradas por el consulado de Burgos se anotaba de manera clara la relación de cada uno de los aseguradores y la suma de ducados que cubrían. Como se señaló anteriormente, la contratación de seguros era una actividad estrictamente privada, donde asegurados y aseguradores se comprometían a cumplir con lo estipulado en el documento. Teóricamente ambas partes entraban de manera directa en contacto y conocían las condiciones de dicha póliza a título meramente individual. No existían en Burgos, pues, compañías aseguradoras, sino que el riesgo era cubierto por cada uno de los aseguradores a título individual. Ignoro, por carencia de documentación, si los capitales que cubría cada asegurador y que debía de responder en caso de siniestro eran suyos o de terceros, aunque me inclino por la primera respuesta. Lo cual no quiere decir que las personas, que figuran como aseguradores, lo que arriesgaban en verdad en ese momento eran los capitales de sus respectivas compañías, formados por el dinero aportado por sus socios. Un hecho frecuente, ya que el negocio del seguro era una más de las diversas actividades económicas que ejercían, junto a otras puramente comerciales o financieras¹⁸². Diversificaban sus negocios y, por lo tanto, sus riesgos. Pero en esos años no me he encontrado en Castilla una compañía dedicada en exclusiva a los seguros. A lo sumo, como veremos después, hubo algunos personajes especializados en seguros¹⁸³. Por otro lado, hay que tener en cuenta que asegurar era una inversión que no exigía el desembolso de grandes sumas de dinero y se realizaba a corto plazo, lo que durara el tiempo del viaje. Por ello no es extraño, como comentaré más adelante, que se recurriera al recurso de créditos cruzados entre los aseguradores.

¹⁸⁰ ADPB. Consulado. Libro 99, fols 364-365, 410r-v y 410v.

¹⁸¹ El Cuervo, maestre Cornieles Enrique; El Pelicano, maestre Yans Jans; S. Pedro, maestre Martín Cornieles; La Trinidad, maestre Adran Anrique; El David, maestre Pedro Dirique; El Moisés, maestre Claes Cuper; La Doncella de Amberes, maestre Bastrian Gerar; S. Pedro, maestre Tomas Tomas; Los Tres Reyes, maestre Juan Naneson; El Ave Fénix, maestre Claes Estobelar; El Jonás, Pedro Adrianse; El bosque Verde, maestre Cornieles Claes; El León Dorado, maestre Guillermo Antonio; y La Fortuna, maestre Cornieles Bueson (ADPB. Consulado. Libro 44, fol. 321v).

¹⁸² La constatación más clara de ello es el análisis de muchas de las contabilidades mercantiles conservadas, donde las cuentas de *Riesgos* son unas más entre las muchas transcritas. Existen libros de riesgos de algunas compañías, pero son libros de una contabilidad en paralelo y que remiten al *Libro Mayor de Caja*.

¹⁸³ La situación era parecida en Ragusa y en Mallorca, donde no hay constancia en el siglo XVI de compañías aseguradoras institucionalizadas.

Bonifacio Romar. Porcientos en náu	uy 0 m
dos naos e por el lo firmo a la Nueva	am
De pbal crebo. en náhas dos naos. F. quatro	am
diis. a doas diis. F. nao.	am
Diego de pinosa. F. centos en náhas dos	am
naos. e por el lo firmo a la Nueva	am
e se nando de egepe de miranda. en náhas	am
dos naos. F. tres diis	am
Pero martine de la torre. F. centos e	am
por el lo firmo a la Nueva.	am
Joan. de balde. Nama. F. centos e	am
por el lo firmo el dgo. en náhas dos naos.	am
Andrés alpi no en náhas dos naos. F. cent	am
diis e por el lo firmo a la Nueva	am
Don paez no. F. anglos en náhas dos naos.	am
e por el lo firmo a la Nueva	am
Baltasar de Nibero en náhas dos naos.	am
anglos e por el lo firmo el dgo.	am
Alonso de bitores en náhas dos naos.	am
anglos e por el lo firmo el dgo.	am
Miguel par de as tu en náhas dos naos.	am
F. mille quic diis.	am
Isentura. de la castilla en náhas dos naos.	am
quatro diis a doas diis. F. nao.	am
Pero Nuñs de la mota. F. centos A.	am
anglos Por nao.	am
Alvaro de uebas. F. mil diis a quic diis	am
F. nao e por el lo firmo por de uebas.	am
Joan. de aquero. F. quic anglos	am
a doas diis e tentu. a nes diis por nao.	am
He redors. de pbal. de ay la F. nao	am
doas diis a doas diis. F. nao.	am
conexida por mi melchor de miera	am

Lista de aseguradores de los vinos de Gonzalo, Melchor y Gaspar Jorge de Sevilla, cargados en dos naos que van en 1566 desde Tenerife a Nueva España (ADPB. Consulado. Reg. 95, fols. 257r-v)

Como he dicho, para hacer de intermediario entre las partes estaban los corredores de seguros, que, aunque no legalizados institucionalmente, desempeñaban tal función. Para ello recibían poderes de las personas, que querían asegurar, y ellos buscaban entre el mundo financiero y la sociedad local de Burgos, Medina del Campo o Madrid a las personas que se prestaban a cubrir los riesgos por la cantidad que querían, a veces en dos documentos sucesivos¹⁸⁴. Incluso, es muy habitual que dichos mediadores fueran así mismo aseguradores y, en ocasiones, la parte que cobraban por la mediación, la *encomienda*, se incluía como una suma más que cubría la póliza a cargo de su persona. De todo lo cual se deduce el gran papel que tenían dichos corredores. A ellos se dirige el consulado en caso de litigio en nombre de todo el conjunto de aseguradores de una póliza. De la misma manera, ellos eran los que pagaban el impuesto, la *avería*, que la institución cobraba por registrar los contratos.

Para estudiar el mundo de los aseguradores contamos con dos tipos de datos: la lista de los contribuyentes, que aparece en la contabilidad en el citado impuesto de la avería de seguros desde 1565 a 1588, y las sumas que figuran en las 10.212 pólizas de seguros marítimos, que se han conservado en los libros registros del consulado de Burgos. El resultado es, pues, bastante completo. Una primera cuestión es determinar cuántos aseguradores participaban en cubrir el principal de una póliza. Viendo cada una de ellas la casuística es muy variada, pues nos encontramos algunas con uno o dos aseguradores, mientras que otras con quince o más. Incluso, hubo 66 aseguradores que cubrieron el riesgo del envío de reales de plata a Amberes por diversos financieros genoveses. Incluso, como señalé, no es raro que en la relación de aseguradores de una misma póliza se repita dos veces una persona. El caso contrario es la póliza que en 1571 firmó el prior y cónsules de Burgos por valor de 67.027 ducados para asegurar el dinero que dieron a los maestros de las 6 naos de la flota de la lana para pagar los fletes, donde Jerónimo y Lope de Gaona cubrieron ellos solos todo el riesgo¹⁸⁵. Por otro lado, no he encontrado que haya una especialización de los aseguradores sobre determinadas rutas. Vemos que gran parte de ellos cubren riesgos sobre diversos itinerarios y tipos de cosas aseguradas. Invertir en seguros, como veremos luego, estaba muy popularizado en la época, lo que explica el elevado número de aseguradores por año.

¹⁸⁴ Documentos que forman el libro *Registro de poderes para firmar riesgos, 1575-1596* (ADPB. Consulado. Libro 50, 310 fols).

¹⁸⁵ ADPB. Consulado. Libro 46, fol. 193v.

CUADRO 44
ASEGURADORES DE LAS PÓLIZAS BURGALESAS

Años	Número aseguradores	Pólizas por asegurador		Ducados por asegurador	
		Total	Promedio	Total	Promedio
1565	141	357	2,5	839.245	5.952,1
1566	116	243	2,1	505.253	4.355,6
1567	88	387	4,4	253.764	2.883,7
1568	185	1.043	5,6	1.182.906	6.394,1
1569	129	1.056	8,2	1.094.101	8.481,4
1570	215	2.011	9,4	2.226.311	10.354,9
1571	190	1.597	8,4	1.574.110	8.284,8
1572	167	1.290	7,7	1.241.105	7.431,8
1573	141	209	1,5	223.630	1.586,0
1574	18	2	0,1	2.300	127,8
1579	1	1	1,0	600	600,0
1581	91	201	2,2	204.891	2.251,5
1582	123	329	2,7	334.351	2.718,3
1583	108	272	2,5	287.579	2.662,8
1584	113	343	3,0	354.072	3.133,4
1585	86	249	2,9	199.660	2.321,6
1586	81	177	2,2	153.316	1.892,8
1587	79	96	1,2	122.234	1.547,3
1588	85	90	1,1	103.715	1.220,2
1589	47	47	1,0	64.900	1.380,9
1590	44	46	1,0	52.975	1.204,0
1591	38	76	2,0	81.130	2.135,0
1592	33	37	1,1	39.725	1.203,8
1593	20	23	1,2	14.158	707,9
1594	30	37	1,2	43.100	1.436,7
1595	20	34	1,7	34.145	1.707,2
1596	23	32	1,4	29.295	1.273,7
1597	24	25	1,0	19.125	796,9
1598	16	23	1,4	15.055	940,9
1599	10	7	0,7	5.700	570,0

Años	Número aseguradores	Pólizas por asegurador		Ducados por asegurador	
		Total	Promedio	Total	Promedio
1600	8	13	1,6	4.350	543,8
1601	12	10	0,8	6.400	533,3
1602	6	3	0,5	7.250	1.208,3
1603	8	2	0,3	4.800	600,0
1604	9	3	0,3	4.450	494,4
1605	12	7	0,6	14.350	1.195,8
1606	4	2	0,5	600	150,0
1607	4	4	1,0	1.000	250,0
1610	3	3	1,0	900	300,0
1611	1	3	3,0	620	620,0
1614	8	3	0,4	2.100	262,5
1615	9	1	0,1	1.300	144,4
1619	5	2	0,4	2.000	400,0

Sin embargo, de cara a sistematizar el análisis he procedido a calcular de manera individualizada los aseguradores de las 10.212 pólizas de seguros marítimos conservadas. Con los datos obtenidos he elaborado el CUADRO 44. Como se puede apreciar, a lo largo del periodo se observan tres claros periodos: uno inicial de 1565 a 1573 con un gran número de participantes distintos en el negocio, un segundo 1581-1586 con descenso de contratantes, y un tercero hasta 1615, donde los aseguradores eran pocos y de manera residual. En el primero, la media de aseguradores por póliza oscilaba en torno a 6 capitalistas, con una media de ducados por asegurador de 6.700 ducados. En el segundo, los que cubren los riegos bajan a la mitad y con una media por individuo de 2.900 ducados. Los años finales marcan claramente la contracción, ya que nos encontramos con sólo un asegurador por póliza y por el valor de 835 ducados. El panorama es, pues, un fiel reflejo de la evolución del mercado de seguros burgaleses y, por extensión, de sus vicisitudes financieras. Si hasta el año 1575 y, muy posiblemente, durante gran parte de la primera mitad del siglo XVI era muy atractivo meterse en el negocio de asegurar, lo que generaba la entrada de múltiples inversionistas y con apreciables cantidades de dinero. A partir de entonces, la contracción del comercio exterior burgalés, las quiebras de varios mercaderes y banqueros castellanos, la bancarrota de Felipe II, el enorme destrozo que provocó la toma de la flota de la lana en Medialburque (Middelburg) en 1574, etc. hicieron que hubiera menos personas interesadas en arriesgar sus capitales en cubrir los principales de las pólizas. Fenómenos

que ya comenté al analizar la evolución de las sumas totales aseguradas en Burgos a lo largo del siglo XVI. Quedaron los más intrépidos y los que mejor conocían el negocio, pero en un mercado cada vez más residual. Incluso, se observa otro fenómeno: el centro de contratación de las pólizas se desplaza a Madrid y Medina del Campo, lo que sugiere que parte de los corredores burgaleses de seguros optaron por trasladarse allá, ya que en la ciudad del Arlanzón no encontraban los capitales suficientes para cubrir los riesgos. La ciudad de la corte, dominada desde las décadas de 1580 y 1590 por los genoveses y algunos hombres de negocios castellanos, que hacia Madrid se habían trasladado —el caso de Cosme Ruiz, sobrino de Simón Ruiz, es emblemático—, se había convertido en el centro financiero de la Monarquía Hispánica, no sólo para negociar los juros o los asientos, también para los seguros marítimos.

Aunque es muy difícil saber la vecindad de todos los aseguradores, los cálculos aproximados que he hecho revelan que el 95 % de las sumas contratadas fueron cubiertas por castellanos, seguidas por los italianos con 5 % —especialmente genoveses— y con cantidades ínfimas por portugueses, franceses, catalanes y flamencos. Entre los castellanos el predominio nítido es por parte de los burgaleses con el 92 %, seguido por los vascos con el 2 % y con sumas muy pequeñas por sevillanos y medinenses. Cifra que nos hablan del potencial económico que aun guardaba la capital burgalesa. Pero, también, estas peculiaridades señalan que el negocio del seguro en aquella época, como en la mayor parte del su mundo mercantil y financiero, se basaba en las relaciones de confianza, bien personales o institucionales. De ahí el papel que tenían los corredores de seguros.

La relación de aquellos que pagaron el impuesto de los seguros nos proporciona las características económicas y sociales de los aseguradores. Tal como he comentado anteriormente, el consulado de Burgos cobraba un impuesto por registrar los seguros, a razón de 16 maravedíes por cada 100 ducados. Como se ha conservado su contabilidad, podemos saber quiénes fueron los que cotizaron por dicho negocio¹⁸⁶. La relación total de los 220 contribuyentes aparece en el APÉNDICE 5 y sus mayores participantes en el CUADRO 45.

¹⁸⁶ ADPB. Consulado. Libros 14, 15, 16, 19 y 39.

CUADRO 45
MAYORES CONTRIBUYENTES EN EL IMPUESTO
DE LA AVERÍA DE LOS SEGUROS
(1565-1588)

Aseguradores	Total
Juan López de Soto	416.130
Juan Fernández y Alonso de Castro	208.268
Herederos de Francisco de La Presa	117.414
Juan Fernández de Castro	109.771
Juan de Quintanadueñas	105.439
Maluendas	80.285
Sancho de Agurto	73.970
Pedro de Salamanca	61.566
Doctor Antón Álvarez	57.055
Diego de Curiel	57.032
Juan Ortega de La Torre	54.355
Antonio de Salazar	53.444
Andrés Gutiérrez	51.423
Antonio de Ayala	50.297
Jerónimo de Salamanca Santa Cruz	40.351
Diego de Agreda	39.937
Andrés de Larrea	38.381
Francisco de Maluenda y Martín Rodríguez de Maluenda	38.329
Juan Ortega de Burgos	36.592
Alonso y Andrés Gutiérrez	36.466
Juan de Agüero	35.886
Antonio de Quintanadueñas	33.764
Francisco de La Presa	32.362
Alonso de Arlanzón	32.171
Melchor y Gaspar de Astudillo	32.067
Miguel de Salamanca	30.357

Aseguradores	Total
Pedro de Quincoces	29.677
Cristóbal y Antonio de Ayala	28.196
Cristóbal de Miranda	28.113
Francisco de Castro Mújica	27.455
Francisco y Rodrigo del Peso	27.215
Juan González Aguayo	25.812

El problema de la utilización de esta fuente, aunque aporta valiosos datos, es que muchos de los contribuyentes no son aseguradores puros, sino que en dicha lista están mezclados los aseguradores con los corredores de seguros. El caso más llamativo es el de Juan López de Soto que, aparte de asegurador, fue el mayor intermediario que registró pólizas en el consulado de Burgos a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI. Por ello aparece entre los mayores contribuyentes en la dicha *avería de los riesgos*. Según las pólizas conservadas, medió en 1.751 pólizas por la suma de 1.231.948 ducados, pero figura como asegurador cuatro veces menos, tan solo con 373.681 ducados. Pero si aplicáramos los datos del impuesto de dichas averías habría cubierto riesgos por valor de 2.600.812 ducados. Hecho que confirma que una cosa es su aparición como contribuyente y otra es que fuera verdaderamente el que arriesgaba su capital como asegurador. Resultado que puede ser extrapolable a las figuras de Pedro de Salamanca, Diego de Curiel, Juan de Quintanadueñas, Sancho de Agurto, Francisco y Rodrigo del Peso, Juan de Agüero, Alonso de Arlanzón, Juan Bautista de la Moneda, Gabriel de la Torre o Melchor de Mújica, que aparecen destacados en el pago de los impuestos, pero en cambio no fueron aseguradores en tamaña proporción. Eran profesionales del negocio del seguro, simples corredores, aunque algunos fueran también fuertes capitalistas.

Aunque no abarca todas las pólizas registradas, para estudiar el mundo de los aseguradores es más útil cotejar las cifras que aparecen en las pólizas conservadas en Burgos (APÉNDICE 6). Aparecen 832 personas y/o compañías mercantiles diferentes en algún momento desde 1565 a 1619¹⁸⁷. Hecho que nos habla claramente de la popularidad y la difusión que el negocio del seguro había alcanzado en Burgos y, por extensión, en España. Colocar un capital

¹⁸⁷ En la relación completa de aseguradores aparecen más pólizas que las existentes, ya que no es infrecuente el que un mismo asegurador aparezca dos veces como asegurador en un mismo contrato por diferentes cantidades. Esta situación ocurre a menudo cuando el dinero que percibe el corredor de seguros, la encomienda, entra a formar parte del monto general del principal de la póliza.

para cubrir los riesgos de la navegación marítima no era algo extraño en la sociedad de la época. Conocían las vicisitudes de los viajes, tenían dinero para invertir y contaban con el respaldo institucional que les brindaba el consulado. Evidentemente, no todas las personas arriesgaban capitales en la misma proporción. Para aproximarnos a dicho análisis señalo en el CUADRO 46 quiénes fueron sus mayores participantes.

CUADRO 46
PRINCIPALES ASEGURADORES DE LAS PÓLIZAS REGISTRADAS
ANTE EL CONSULADO DE BURGOS

Asegurador	Pólizas	Ducados
Juan González Aguayo	2.381	604.634
Luis de Salamanca	760	447.477
Juan López de Soto	1.677	373.680
Jerónimo y Lope de Gaona	757	350.745
Jerónimo de Salamanca	732	339.460
Juan de Curiel de La Torre	656	285.882
Francisco Martínez de Lerma	691	250.431
Juan de Agüero	711	249.950
Francisco de La Presa	564	249.730
Cristóbal de Miranda	591	214.263
Diego de Curiel	618	187.612
Juan Bautista de La Moneda	995	186.621
Pedro de Salamanca	867	180.408
Sancho de Agurto y Juan de Agüero	269	179.037
Andrés de Maluenda	380	171.669
Alonso de Castro	171	150.508
Andrés de Polanco	566	138.436
Melchor de Mújica	659	137.758
Francisco y Andrés de Maluenda	125	136.092
Alonso de Salinas	373	134.700
Antonio de Ayala	483	134.167
Francisco de Castro Mújica	531	125.399
Juan Fernández y Alonso de Castro	197	120.771
Pablo de Agüero	1.099	118.603

Asegurador	Pólizas	Ducados
Pedro Martínez de La Torre	778	115.800
Francisco de Maluenda	298	115.407
Gaspar de Vallejo	477	113.100
Ventura de Medina Arriaga	711	105.359
Cristóbal y Antonio de Ayala	312	101.964
Alonso de Arlanzón	543	101.636
Sancho de Agurto	262	101.394
Gregorio de Santotis	566	97.735
Francisco de Maluenda y Martín Rodríguez de Maluenda	152	94.720
Jerónimo de Salamanca Santa Cruz	441	92.177
Jerónimo Pardo	757	89.627
Cristóbal Alonso Cerezo	627	83.777
Juan de Lago y Pedro de Porres	358	83.001
Juan de Quintanadueñas	315	81.723
Marcos Martínez de Torres	619	81.144
Jerónimo de Salamanca y Francisco de Arriaga	241	80.171
Diego de La Peña y Juan Bautista de Espinosa	207	73.186
Licenciado Miguel de Mena	329	72.833
Diego de Salamanca	335	70.547
Hernando de Castro y Gregorio de Miranda	275	69.304
Gaspar de Burgos Polanco	564	67.956
Francisco de Ávila	511	65.910
Gaspar de Castro	231	64.705
Francisco de Cuevas	395	64.110
Melchor y Gaspar de Astudillo	83	63.805
Sebastián de Larrauri	492	60.741
Juan de Miranda	218	60.633
Juan Fernández de Castro	246	59.843
Lesmes de Maluenda	433	54.318
Juan Ortega de La Torre	258	53.112
Doctor Antón Álvarez	492	52.530
Antonio de Salazar	337	50.714

Asegurador	Pólizas	Ducados
Francisco de Arriaga	197	48.901
Herederos de Alonso Cerezo	266	45.742
Diego de La Peña	125	45.710
Francisco y Pedro de Maluenda	74	45.311
Pedro Ruiz de La Mota	472	44.623
Ventura del Castillo	187	44.450
Herederos de Cristóbal de Ávila	131	44.140
Juan Bautista de Contreras	274	43.485
Pedro de La Torre	455	42.595
Juan de Jaraba	503	42.339
Álvaro de Cuevas	76	41.475
Bernardino de San Román	352	40.495
Francisco Doria	186	39.505
Alonso de La Torre	490	38.525
Pedro de Quincoces	264	37.876
García de Salamanca	67	37.300
Sebastián y Bernardino Ruiz de Almansa	200	35.905
Diego de Espinosa	366	34.211
Diego López de Castro	196	33.452
Andrés de Larrea	269	33.253
Diego de Gaona	299	31.950
Gregorio de Miranda	309	31.740
Ortuño de Bilbao la Vieja	427	31.105
Hernando de Castro Maluenda	277	31.078
Gabriel Fernández de Castro	226	31.015
Bartolomé Calvo y Juan Bautista Lomelín	31	30.790
Sebastián de Muncharaz	212	28.375
Lázaro Doria y Andrea Spinola	22	28.350
Diego Alonso de Sanvitores	209	27.915
Martín de Arnedo	337	27.892
Esteban Lercaro	36	27.837
Juan de Ramos	296	27.334
Bernardino de La Torre	267	27.243

Asegurador	Pólizas	Ducados
Bernardo de Castro	86	27.200
Diego de La Peña y Juan de La Sierra	62	27.050
Hernando de Aragón	254	26.650
Lázaro Doria	20	26.450
Pau y Miguel Puiggener	51	26.243
Nicolao Interiano	35	25.900
Francisco del Peso	129	25.745
Sebastián de Santa Cruz	97	25.286
Pedro Sánchez Candamo	193	23.985
Luis Alonso de Maluenda	229	23.446
Juan Ortega de Burgos	110	22.850
Andrés de Écija	146	22.120
Francisco de Balmaseda	231	21.628
Pedro de Burgos	253	21.584
Andrés y Antonio Gutiérrez	17	21.275
Luis de Castro	49	20.900
Felipe de La Serna	201	20.271
Francisco de Maluenda y Pedro de Montoya	44	20.150
Jerónimo de Pino	276	20.082

En el panorama socio-profesional de los aseguradores de Burgos podemos señalar tres tipos: los profesionales, los mercaderes que participaban eventualmente y los ocasionales. Situación que es común a la que encontramos en este mismo siglo XVI en Ragusa, Florencia y Mallorca¹⁸⁸.

Entre aquellos que más frecuentemente aparecen como aseguradores hay que señalar en primer lugar a aquellas personas y sociedades que simultanearon la función de corredor con la de asegurador. Son los casos de Luis de Salamanca (1565-1586)¹⁸⁹, Juan López de Soto (1565-1572), Juan Bautista de La Moneda (1565-1601), Pedro de Salamanca (1565-1591), los diversos Maluenda con Luis Alonso (1571-1593), Andrés (1565-1572), Francisco (1565-1588), Lesmes (1565-1569), los Fernández y López de Castro (1565-1572), Alonso

¹⁸⁸ TENENTI, A., *Il prezzo del rischio...*, pp. 167-221. CECCARELLI, G., *Un mercato del rischio...*, pp. 203-232 y 253-271. QUERZIA, P., *Le assicurazioni marittime...* pp. 155-169.

¹⁸⁹ Se ha conservado un *Libro de riesgos* de Luis de Salamanca de 1583-1586 (ADPB. Consulado. Libro 70. 62 fols.)

de La Torre (1582-1598), García y Francisco del Peso (1570-1597), Francisco Martínez de Lerma (1565-1572), Diego de Curiel (1565-1590) y algunos otros más. Formaron verdaderas sagas, que se suceden en el tiempo y que hicieron de la labor de intermediación y de aseguración una de sus principales fuentes de ingreso. Muchos de ellos son miembros de las grandes familias de mercaderes de Burgos extendidas por toda Europa.

Junto a ellos encontramos a otros financieros que aparecen sobre todo como aseguradores. El caso más sobresaliente es el de Juan González Aguayo (1567-1573). Natural de Nestares (Campoo), es un personaje bastante desconocido y del que sólo sabemos por una pequeña referencia de M. Basas¹⁹⁰ y por diversos pleitos a causa de su quiebra. Protagonismo que es sorprendente, ya que no se encuentra conectado familiarmente con la oligarquía burgalesa, pero que maneja unos capitales enormes, cuyo origen desconozco. No aparece como corredor, pero sí es la persona que más capital puso para cubrir los riesgos como asegurador en Burgos¹⁹¹. Participa en 2.381 pólizas por la elevada suma de 604.634 ducados. Cifras que debieron de ser superiores, ya que no se han conservado registros de todos los contratos firmados en el consulado. Muy posiblemente fuera financiero y, quizás, banquero, aunque no dispongo de datos de ello. Debió de meterse en negocios muy arriesgados, que le llevaron a la quiebra en 1577. Pero lo más interesante es que en el pleito, que se tramitó en la Real Chancillería de Valladolid, salieron, entre los más de 55 acreedores, otros corredores y aseguradores burgaleses, como Juan López de Soto, Alonso de Arlanzón, Juan de Lago, el doctor Antonio Álvarez, Sebastián Ruiz de Almansa, Antonio de Ayala, la viuda de Francisco de La Presa, Sancho de Agurto, Juan Fernández de Castro, Alonso Fernández de Castro, Pedro de Salamanca, Gaspar de Vallejo, Juan Ortega de Burgos, Pedro Ruiz de Quincoces, Cristóbal de Miranda, herederos de Gregorio de Miranda, Francisco del Peso y Gabriel Fernández de Castro¹⁹². Ello nos habla de la existencia de deudas entre los propios aseguradores, lo que dibuja una compleja red de créditos cruzados entre los negociantes de los seguros, a los que se suman terceras personas. Hecho que me lleva a pensar que el negocio del seguro en el siglo XVI era bastante especulativo. No es extraño, pues, que la toma de la flota de la lana por los rebeldes en Medialburque en 1574 condujera a una quiebra en cadena, ya que los aseguradores no pudieron hacer frente al pago

¹⁹⁰ BASAS FERNÁNDEZ, M., «El mercader Alonso de Arlanzón, lanero y comisionista de seguros marítimos», *Boletín de la Institución Fernán González*, 1959, pp. 815-817.

¹⁹¹ Desconozco sus vinculaciones familiares, si las hubiera, con García González de Aguayo, financiero de Valladolid en esos años, con el que mantuvo tratos Simón Ruiz (ASR. CC. Cartas, Cajas 17,37; 43, 193-194; y 47, 68).

¹⁹² ARCHV. Lapuerta, Fenecidos, Caja 1371/1 y Ejecutorias, 1453,37; 1608,34; y 1383,21.

de los fuertes desembolsos¹⁹³. La quiebra de Juan González Aguayo –quizás, también, causada por dicho gran siniestro– debió de provocar idéntica catástrofe. El alzamiento de los Gaona en 1579, los problemas de solvencia de Juan López de Soto en 1577 y 1578, que llevaron a su quiebra total en 1588, más otros desastres, fueron las manifestaciones de la profunda crisis que venía aproximándose y que, en última instancia, llevarán al declive de Burgos como gran bolsa de seguros¹⁹⁴.

Junto a estos profesionales de la negociación de los seguros, están otros personajes que son fundamentalmente mercaderes, pero con intereses en seguros. Su peso en el conjunto de las cifras es, pues, menor. Gran parte de ellos son burgaleses, donde vemos desfilar a las principales familias: Lerma, Miranda, Polanco, Astudillo, Castro, Salinas, Santotis, Maluenda, Cerezo, La Torre, Salamanca, Arriaga, Sanromán, Sanvitores, Bernuy, Mazuelo, Gallo, Pardo, Ruiz Embito, Frias, Quintanadueñas, etc. Sus apellidos son una copia de los que aparecen en las listas de miembros del consulado de Burgos. Junto a ello nos aparecen los florentinos y, sobre todo, los siempre presente genoveses: Francisco Doria, Bartolomé Calvo, Juan Bautista Lomelín, Lázaro Doria, Andrea Spinola, Esteban Lercaro, Nicolao Interiano, Agustín Spinola, Cristóbal Centurion, Nicolao y Visconte Catano, Esteban Lomelín, Jerónimo Spinola, Juan Lercaro, Baltasar Catano, Juan Antonio de Negro, Agustín de Grimaldi, Otavio de Marín, Bernabé Centurion, Inocencio Fiesco y Francisco Salvago, Lorenzo Spinola, Nicolao Grimaldi, Hector Picamillo, Esteban Spinola, Domingo Lercaro, Oracio de Vivaldo, Francisco Spinola, Pablo Bautista Spinola, Juan Bautista de Vivaldo, Julio Gentil hijo de Nicolao, Felipe Adorno, Alejandro de Vivaldo, Agustín, Tadeo y Pablo Gentile, Nicolao Palavesín, etc. Aunque su presencia es constante desde mediados del siglo XVI, su aparición es muy abundante a finales de la centuria y comienzos de la siguiente¹⁹⁵. Otro

¹⁹³ Entre los aseguradores afectados por la toma de la flota de la lana en Middelburg estaban Diego de Curiel, Francisco de Maluenda, Sancho de Agurto, Juan de Lago, Francisco del Peso, Francisco de Castro Mújica, Jerónimo López, Lope de Gaona, Gaspar de Vallejo, Jerónimo López de Gaona, Pedro de Salamanca, Juan de Quintanadueñas, Alonso de Arlanzón, Andrés de Larrea, Juan Ortega de La Torre, Antonio de Salazar, Jerónimo Pardo, Jerónimo de Salamanca Santa Cruz, Gregorio de Santotis, Luis de Salamanca, Antonio de Ayala, Gregorio de Miranda, Pedro de Porres, Gabriel de La Torre, Pedro López de Calatayud, Juan Bautista de La Moneda, Bernardino Ruiz de Almansa, Juan de Agüero, Gaspar de Vallejo y el propio Juan González Aguayo.

¹⁹⁴ BASAS FERNÁNDEZ, M., «Linajes vascongados en la Universidad de mercaderes de Burgos», *Boletín de la Institución Fernán González*, 162, 1964, pp. 1123-124. HUXLEY-BARKHAM, S., «Aseguradores burgaleses y pesca trasatlántica en el País Vasco: el efecto de las guerras sobre sus negocios», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos»*. Burgos, 1994. pp. 544-545. ARCHV. Ejecutorias. Cajas 1617,23 y 1631,44.

¹⁹⁵ La presencia de aseguradores genoveses es absoluta en el caso de las pólizas contratadas en Medina del Campo a finales del siglo XVI.

indicio del progresivo peso de los genoveses en la economía y la hacienda de la Monarquía Hispánica.

Junto a este conjunto de aseguradores hay otros personajes que aparecen circunstancialmente. Son los casos de muchos otros burgaleses —especialmente viudas, como Isabel de la Torre, Catalina de Salazar y Beatriz de Burgos—, algunos vascos, sevillanos, segovianos, toledanos, portugueses y personas con cargos políticos en Medina del Campo. Peculiar es la presencia de los catalanes Pau y Miguel Puiggener y Bernardino Francisco y Guillermo Raimundo Granollache. Muy probablemente eran personas que colocaban sus capitales en manos de otros en un negocio que daba, al menos en los primeros tiempos, beneficios. El sistema es parecido al que encontramos en muchas de las sociedades mercantiles castellanas, donde hay socios mayoritarios y otros que simplemente ponen dinero a «pérdida o ganancia» o a un interés determinado.

7. LAS VARIABLES DEL RIESGO: LAS PRIMAS

Otro de los aspectos a analizar en la historia del seguro marítimo es establecer el precio de dicho contrato, la prima. Como se ha señalado, en todas las pólizas siempre figura el tanto por ciento sobre la cantidad de ducados asegurados, el premio, a partir del cual se calcula la prima. Si en un principio tal cifra pudo haber sido el fruto de una negociación entre las partes, en la segunda mitad del siglo XVI esta estaba plenamente fijada por el consulado de Burgos, en virtud de una serie de factores, tal como veremos a continuación. Los únicos cambios son las variaciones anuales.

Las ordenanzas de 1572 del consulado de Burgos señalan la existencia de una tabla oficial que manejaban los escribanos para fijar los premios según las diferentes rutas¹⁹⁶. Hecho que revela el interés consular de velar por el buen funcionamiento de la práctica aseguradora y, sobre todo, dar garantías a los asegurados que no se les iba a engañar, al mismo tiempo que daba garantías de cobro en caso de siniestro. Dicha reglamentación establece acerca de dicha cuestión que «Ordenamos que la tasaçon que por prior y cónsules que agora son y fueren de aquí adelante se hiciere de los premios de los risgos, se guarde y se cumpla conforme al memorial que hizieren por tanto tiempo quanto fuere su voluntad... los quales juntamente con las personas que ellos nombraren puedan baxar o subir los precios de los dichos risgos segund la mudança de los tiempos y las ocasiones que por ello oviere porque siempre aya rectitud e

¹⁹⁶ «Por quanto es muy útil y necesario para que las cosas de los seguros tengan el orden debido y aya igualdad entre los cargadores y aseguradores, los quales con mucha cobdiçia suelen tomar los riesgos por mucho menos premio de lo que merecen».

igualdad así para los cargadores como para los asegurados». De ahí que nadie que se asegurara en Burgos podría hacerlo por debajo de la tasa oficial. Aquella persona que contraviniese la ordenanza en este punto tendría una multa de 200 ducados para el asegurado y 5.000 maravedíes para el asegurador.

Tal funcionamiento se practicaba anteriormente, aunque las ordenanzas del consulado de Burgos de 1538 no hablan nada al respecto. Mis investigaciones en los registros de pólizas conservados en su archivo revelan que eran los cónsules, previa consulta a miembros de la comunidad mercantil, los que fijaban los premios según el tipo de póliza y ruta¹⁹⁷. Incluso, cuando aparecen cargadores que quieren asegurar sobre un itinerario poco habitual, se anota en el registro de la póliza «que se señalará más tarde el premio, cuando lo establezcan así los cónsules»¹⁹⁸. Lo mismo ocurre cuando un asegurado decide continuar su viaje a otro destino, indicándose la cantidad de incremento o reducción en el premio¹⁹⁹. Hecho que ya fue señalado por M. Basas, que, incluso, encontró y publicó un memorial de 1565-1566, donde los escribanos del consulado anotaron al final «los seguros que los señores prior y cónsules han tasado demás de los que están en la tabla»²⁰⁰.

En la práctica lo que regía era la costumbre. El importe de la prima se calculaba de forma empírica por los aseguradores, las más de las veces recurriendo a las pólizas anteriores del mismo tipo de ruta, mercancía y tiempo de duración del viaje. El prior y cónsules se fijarían, pues, en los premios que sus antecesores habían hecho y marcaban los cambios según las novedades que acontecían temporalmente. El resultado fue la existencia de las citadas tablas oficiales, que desgraciadamente no se han conservado. Por otro lado, en esta segunda mitad del siglo XVI, a diferencia de épocas anteriores y de otras

¹⁹⁷ En multitud de pólizas se dice que el premio «lo tasaron los señores prior y cónsules». Por ejemplo, en la póliza contratada en 1568 por Ochoa de La Torre, vecino de Portugalete, sobre la cuarta parte del casco, la artillería y munición de la nao Los Tres Reyes en la ruta Sevilla-La Florida-La Habana-Sevilla, se dice «pidió licencia para hazer el dicho seguro y tasación al señor Lope de Gaona, cónsul, el qual mando a uno de los secretarios hiciese fee dello», estableciéndose el premio en el 20 % (ADPB. Consulado, Libro 95, fol. 382v).

¹⁹⁸ Por ejemplo, en la póliza contratada en 1569 por Sebastián de Jáuregui de Lequeitio, sobre un cargamento de hierros a la ida, aceite y vino a la vuelta, desde Lequeitio a Huelva (ADPB. Consulado, Libro 99, fol. 291). Más claro es aún el caso de la póliza firmada por Martinón de Sociondo, residente en Amberes, que en 1573 quería asegurar un cargamento de vinos por 500 ducados en la nao La María de San Vicente desde Burdeos a Bristol. Como no era una ruta habitual se consulta y más tarde se fijó el premio en el 5 % (ADPB. Consulado, Libro 44. Fol. 406v).

¹⁹⁹ Los ejemplos de dicha práctica son muy abundantes en los registros consulares. Por ejemplo, en 1587 Pedro de Hurro, vecino de Laredo, aseguró por 80 ducados al 21 % su parte del casco, artillería y munición de la zabra N.ª Señora de la Concepción que iba desde Villaviciosa a Sevilla. Después de un debate entre el asegurado y los aseguradores, Juan Bautista de La Moneda y Marcos Martínez de Torres, el consulado se establece que se baje el premio a 18 % (ADPB. Consulado, Libro 101, fol.2v).

²⁰⁰ ADPB. Consulado, Libro 95, fol. 401v. Fue publicado por BASAS FERNÁNDEZ, M., *El seguro marítimo en Burgos...* pp. 105-106.

plazas aseguradoras, no he encontrado que se establecieran premios diferentes según el tipo de mercancías, en virtud de que fueran más delicadas y más expuestas a los peligros de la navegación. Por ejemplo, la sal, las especias o los colorantes, siempre expuestas a llegar deterioradas a su destino al haberse mojado. Tal hecho nos marca una discrepancia frente a lo que sostienen las Ordenanzas de 1538, que dicen «porque las mercaderías son muy diferentes que algunas mercaderías podrían tener mal estado y calidad que el seguro que sobre ellas se hiciese mas preçio que sobre otras»²⁰¹. Frente a ello, las pólizas conservadas desde 1565 muestran que tal recomendación ya no se cumplía, pues muy probablemente estamos ante un mercado asegurador plenamente configurado y estandarizado, donde la cantidad de pólizas que se contrataban anualmente hizo que los premios se fijaran exclusivamente en virtud de la ruta y no de la mercancía. Ello, a pesar de que en las Ordenanzas de 1572 se repite dicha cláusula²⁰². El único determinante que he encontrado es si el objeto del seguro es el casco de la nave, su artillería y munición, donde siempre el premio es un 1 % superior al de otro seguro en la misma ruta.

Tampoco hay primas distintas de acuerdo a la tipología de las embarcaciones, pues si comparamos el premio de seguros sobre las mismas rutas en distintos barcos –nao, galeón, urca– vemos que éste es idéntico. Aquí la pericia del corredor de seguros y de los aseguradores, avaladas por las informaciones que tenían los cónsules, eran la que servían para contratar o no en determinadas naves o maestres. Hecho que sabemos que ocurría según la correspondencia de Simón Ruiz, pero que tal cuestión no estaba legislada. En este aspecto, como en tantos otros de la práctica comercial de la época, la confianza jugaba un papel determinante. Pertenecer a la colonia mercantil castellana en España y el extranjero –como instituciones dotadas de mecanismos de confianza–, ser conocido por sus compañeros, estar avalado por alguno de ellos o disponer de buenas referencias eran los que hacía que se aceptara o se rechazara contratar en Burgos una póliza de seguro marítimo.

De la misma manera, frente a lo que dicen algunos autores, tampoco hay diferencias según el mes en el que se realiza el contrato²⁰³. Teóricamente, la navegación en invierno era más peligrosa que la efectuada en verano, lo que debía ocasionar que el precio del seguro fuera más alto. Sin embargo, si contabilizamos las primas de las 10.093 pólizas²⁰⁴ observamos que las diferencias mensuales son mínimas, no superando nunca un punto. Incluso, los meses con premios más altos son los de junio y julio, lo que contradice lo que a primera vista pudiera ser más lógico.

²⁰¹ Ordenanza XLIX de 1538.

²⁰² Ordenanza 52 de 1572.

²⁰³ BASAS FERNÁNDEZ, M., *El seguro marítimo en Burgos...*, pp. 108-111.

²⁰⁴ No he tenido en cuenta en este cálculo los reaseguros, que tienen una dinámica distinta.

Visto todo lo cual, llego a la conclusión que dos eran las variables que determinaban los precios de los seguros: la duración del viaje y su peligrosidad. Como veremos a continuación, la distancia entre el punto de partida y de llegada hacía que los riesgos fueran mayores. Por eso, los viajes de ida y vuelta eran más caros, habitualmente con premios dobles respecto a los unidireccionales. Igualmente, en los casos en que el barco debía de hacer escala en un punto intermedio, desviándose de la ruta directa, se debía de hacer constar tal hecho en la póliza, produciendo como consecuencia un encarecimiento en su precio. También es frecuente que en muchos contratos se señale que si el maestre, el cargador o el consignatario optaran por ampliar el viaje a otro puerto más lejano o reducirlo a otro cercano la prima sube o baja, diciéndose en qué proporción.

Lo verdaderamente importante en la determinación del premio de los seguros marítimos burgaleses era la peligrosidad de la ruta. Rutas muy largas, como la de la India o la de la Carrera de Indias, fueron más baratas que otras de Europa en los mismos años. La razón de ello estriba en que eran viajes donde las naves mercantes iban en convoy, acompañadas de barcos fuertemente armados para su protección. Lo mismo puede decirse de las flotas de la lana con destino a Flandes aseguradas por el prior y cónsules de Burgos, que iban acompañadas de armadas pagadas por la propia institución. La aparición de piratas y corsarios, el surgimiento de levantamientos en determinadas rutas y la guerra naval era lo que marcaba el ascenso o descenso de los riesgos marítimos. De ahí la importancia de estar bien informado acerca de lo que acontecía en cada una de las rutas en todo momento. Para ello estaba la red de informantes con que contaba el consulado de Burgos y las sucursales de Brujas, Ruan, Nantes y Florencia. Pero, también, las colonias de mercaderes castellanos existentes en Amberes, Burdeos, La Rochela, Oporto, Lisboa, Valencia, Génova y Nápoles. Todos, como he señalado en otra publicación mía, tenían la obligación de mandar continuamente información de cuanto acontecía a su alrededor²⁰⁵. Entre ella estaba la seguridad naval. Así, las actas de las reuniones del consulado de España en Brujas no paran de hablar tanto de los frecuentes ataques y robos de piratas franceses —especialmente, de uno denominado «pata de palo»—, como del miedo a que las tropas enemigas puedan llegar a las puertas de la ciudad flamenca. Por ello a lo largo de toda la década de los años 1550 se decide que hay que armar flotas, comprar artillería y pólvora e, incluso, disponer de personas armadas para vigilar el barrio de los españoles²⁰⁶. Cuando llegan noticias de la firma de treguas, la institución gasta grandes sumas

²⁰⁵ CASADO ALONSO, H., «Los flujos de información en las redes comerciales castellanas...».

²⁰⁶ SB. Consulado de España. *Libro de ayuntamientos y ordenanzas (1548-1568)*, fols. 42; 55; 106v, 137, 184v y 205-211.

de dinero en procesiones, torneos y misas para celebrarlo. El panorama bélico va a atemperarse por la Paz de Cateau-Cambrésis (1559), pero la dicha duró poco²⁰⁷. A este conflicto se sumarán otros en los años siguientes como efecto de las rebeliones protestantes y los conflictos con Inglaterra²⁰⁸. De hecho, asegurar, a finales de la década de 1560, desde Bilbao o Laredo a Amberes costaba tres veces más caro que desde Narva o Gdansk²⁰⁹. En suma, la peligrosidad de las rutas era el factor fundamental para establecer las primas en los seguros marítimos.

Con los datos contenidos en las citadas 10.093 pólizas –sin los reaseguros– he elaborado el CUADRO 47. En él he reflejado la evolución cronológica de los premios medios durante el periodo que abarcan las pólizas registradas ante el consulado de Burgos.

CUADRO 47
PREMIOS MEDIOS DE LOS SEGUROS BURGALESES

Año	Premio
1565	6,64
1566	7,28
1567	6,53
1568	6,73
1569	7,45
1570	8,63
1571	8,59
1572	8,65
1573	10,84
1574	8,50
1581	7,34
1582	7,42
1583	7,62
1584	9,48
1585	6,80

²⁰⁷ SB. Consulado de España. *Libro de ayuntamientos y ordenanzas (1548-1568)*, fols. 115v-116v, 125v, 137 y 156v.

²⁰⁸ Así, en el ayuntamiento de la Nación de Castilla en Brujas del 10 de agosto de 1566 se trata «de los daños e inconvenientes que podrían suceder de las cosas que al presente andan destas nuevas religiones y que biendo el peligro manifiesto determinásemos sobre las guardas de nuestras personas e casas lo que abría que hazer» (SB. Consulado de España. *Libro de ayuntamientos y ordenanzas (1548-1568)*, fol. 246).

²⁰⁹ SB. Consulado de España. XII-403. *Libro e recopilación comenzado por el señor Fernando de Castro*, fols. 115-117v.

Año	Premio
1586	9,18
1587	9,22
1588	8,84
1589	9,64
1590	9,74
1591	10,24
1592	9,89
1593	12,79
1594	9,37
1595	6,96
1596	8,02
1597	8,74
1598	6,29
1599	6,50
1600	4,92
1601	4,40
1602	5,00
1603	4,50
1604	7,00
1605	5,42
1606	7,00
1607	5,00
1610	7,00
1611	5,33
1614	4,67
1615	10,00
1619	5,00

Aunque a primera vista puede parecer que la evolución de las primas burgalesas fue muy variable, tal sensación es falsa. Hay que tener en cuenta la enorme diferencia anual del número de pólizas conservadas en Burgos, ya que, como he señalado repetidamente, la mayor parte de los datos corresponden a los periodos 1565-1572 y 1581-1586. Por ello, las cifras posteriores a dichos años deben de desdeñarse, ya que la exigua cantidad de contratos

firmados falsea los resultados. No es lo mismo, pues, establecer el cálculo del premio medio hecho a partir de más de mil pólizas anuales que solo sobre cuatro. Pero si nos atenemos a los periodos donde hay más pólizas, podemos apreciar que la tendencia es hacia un incremento en el precio de los seguros. Aquí la peligrosidad que se registra en la navegación marítima a partir de principios de los años 1570 fue, sin duda, la causa del encarecimiento del precio de los seguros.

Tal fenómeno lo podemos analizar con más precisión si estudiamos los premios atendiendo a cada una de las pólizas según el itinerario sobre el que se aseguraron las mercancías. Aparece en el CUADRO 48. En él he reflejado el promedio de las primas, según las diferentes rutas, de los seguros burgaleses entre 1565 y 1619, aunque como he señalado repetidamente la mayor parte de los datos corresponden a los periodos 1565-1572 y 1581-1586.

CUADRO 48
PREMIOS MEDIOS DE LOS SEGUROS BURGALSES SEGÚN RUTAS
(1565-1619)

Ruta	Premio
África/América Española	5,90
África/Andalucía	5,59
África/Brasil	5
África/Galicia	10
África/Portugal	9,79
Alemania/Cantabria	12,50
América Española/América Española	5
América Española/Andalucía	9,58
América Española/Galicia	12
América Española/Portugal	11
Andalucía Oriental/Orán/Andalucía Oriental	8
Andalucía Oriental/Andalucía	3
Andalucía Oriental/Flandes	10,37
Andalucía Oriental/Flandes/País Vasco	14,50
Andalucía Oriental/Italia	8,71
Andalucía Oriental/Normandía	13
Andalucía Oriental/Portugal	7,50
Andalucía/África	6,63

Ruta	Premio
Andalucía/África/América Española	9,50
Andalucía/Alemania	12,50
Andalucía/América Española	8,19
Andalucía/América Española/Andalucía	20
Andalucía/Asturias	5,08
Andalucía/Azores	6,33
Andalucía/Brasil/Andalucía	20
Andalucía/Bretaña	8,50
Andalucía/Burdeos	8
Andalucía/Canarias	4,75
Andalucía/Cantabria	8,04
Andalucía/Cataluña	8,75
Andalucía/Flandes	9,65
Andalucía/Galicia	5,17
Andalucía/Italia	10,02
Andalucía/Murcia	6,67
Andalucía/Normandía	9,57
Andalucía/Normandía/País Vasco	13
Andalucía/Orán	5
Andalucía/Orán/Murcia	15
Andalucía/País Vasco	6,99
Andalucía/País Vasco francés	6,70
Andalucía/Terranova/Andalucía	8,17
Andalucía/Terranova/País Vasco	8,50
Andalucía/Valencia	7,88
Asturias/Andalucía	5,85
Asturias/Andalucía/Cantabria	21
Asturias/Irlanda/Asturias	9,33
Azores//Bretaña	9,50
Azores/Andalucía	5,88
Azores/Brasil	6
Azores/Cantabria	7,25
Azores/Flandes	13,50

Ruta	Premio
Azores/País Vasco	7,50
Azores/Portugal	5,22
Azores/Valencia	11
Brasil/Andalucía	10
Brasil/Galicia	10,12
Brasil/Portugal	10,42
Brasil/Portugal/Flandes	20
Bretaña/Andalucía	8,43
Bretaña/Italia	20
Bretaña/Normandía	10
Bretaña/País Vasco	5,03
Bretaña/Portugal	6,50
Bretaña/Terranova/País Vasco	13,33
Burdeos/Andalucía	7,60
Burdeos/Asturias	3
Burdeos/Cantabria	3
Burdeos/Flandes	7,25
Burdeos/Flandes/Burdeos	17
Burdeos/Galicia	4,68
Burdeos/Inglaterra	5
Burdeos/Irlanda/País Vasco	8
Burdeos/Normandía	4
Burdeos/País Vasco	3,65
Burdeos/Portugal	7,25
Burdeos/Terranova/Burdeos	10,33
Canarias/América Española	6,72
Canarias/Andalucía	6
Canarias/Brasil	6,07
Canarias/País Vasco	10,50
Cantabria/Alemania	11
Cantabria/Andalucía	8,33
Cantabria/Bretaña	5,58
Cantabria/Canarias	9

Ruta	Premio
Cantabria/Flandes	8,67
Cantabria/Flandes/Cantabria	11,67
Cantabria/Galicia/Cantabria	9
Cantabria/Normandía	7,74
Cantabria/Normandía/Cantabria	9
Cantabria/País Vasco	0,77
Cantabria/Portugal	6,08
Cantabria/Portugal/Cantabria	12
Cantabria/Terranova/Cantabria	10,61
Cataluña/Italia	5,61
Flandes/Andalucía	9,11
Flandes/Cantabria	8,04
Flandes/Galicia	6,75
Flandes/País Vasco	8,28
Francia Mediterránea/Murcia	5
Francia Mediterránea/Valencia	5,71
Galicia/África	9
Galicia/América Española	10,88
Galicia/Andalucía	5,62
Galicia/Asturias	3,67
Galicia/Brasil	10
Galicia/Burdeos	6
Galicia/Cantabria	3,85
Galicia/Cataluña	8,33
Galicia/Flandes	7,97
Galicia/Inglaterra	5,50
Galicia/Normandía	13
Galicia/País Vasco	4
Galicia/Valencia	10,47
Inglaterra/Burdeos	5
Inglaterra/País Vasco	4,50
Italia/Andalucía	9,03
Italia/Valencia	6,10

Ruta	Premio
La India/Portugal	9,97
La Rochela/Andalucía	5
La Rochela/Galicia	4,14
La Rochela/Madeira	7
La Rochela/Portugal	4,95
La Rochela/Terranova/País Vasco	10
Madeira/África	5,50
Madeira/África/Brasil	6
Madeira/Brasil	6,39
Madeira/Flandes	13
Madeira/Italia	15,75
Madeira/La Rochela	6
Madeira/País Vasco	7
Madeira/Portugal	5,06
Mozambique/Portugal	12
Murcia/Andalucía	4,83
Murcia/Bretaña	7
Murcia/Flandes	12
Murcia/Galicia	10,50
Murcia/Italia	6,47
Murcia/Normandía	8
Murcia/Valencia	4,50
Normandía/Andalucía	8,57
Normandía/Cantabria	10,33
Normandía/País Vasco	6,95
Normandía/País Vasco francés	8,50
Orán/Andalucía	5
País Vasco francés/Andalucía	6,54
País Vasco francés/Bretaña	3,96
País Vasco francés/Flandes	8,42
País Vasco francés/Flandes/País Vasco francés	11,50
País Vasco francés/Galicia	4
País Vasco francés/La Rochela	5

Ruta	Premio
País Vasco francés/Normandía	7,53
País Vasco francés/Normandía/País Vasco francés	15
País Vasco francés/Portugal	5
País Vasco francés/Portugal/País Vasco francés	10
País Vasco francés/Portugal/Terranova/País Vasco francés	13,14
País Vasco francés/Terranova/País Vasco francés	11,60
País Vasco/Alemania	10,28
País Vasco/Andalucía	7,05
País Vasco/Andalucía Oriental	7,17
País Vasco/Andalucía/País Vasco	14,57
País Vasco/Azores	8
País Vasco/Brasil	7
País Vasco/Bretaña	4,83
País Vasco/Bretaña/País Vasco	7,46
País Vasco/Burdeos	4,50
País Vasco/Burdeos/País Vasco	8
País Vasco/Canarias	10,25
País Vasco/Canarias/País Vasco	19,67
País Vasco/Flandes	8,71
País Vasco/Flandes/País Vasco	12,22
País Vasco/Galicia	4,62
País Vasco/Galicia/País Vasco	9
País Vasco/Inglaterra	7,50
País Vasco/Irlanda	6,75
País Vasco/Normandía	9,45
País Vasco/Normandía/País Vasco	14,25
País Vasco/Portugal	5,01
País Vasco/Portugal/País Vasco	10,50
País Vasco/Terranova	11,50
País Vasco/Terranova/Burdeos	10
País Vasco/Terranova/La Rochela	14
País Vasco/Terranova/País Vasco	12,70
Portugal/África	8

Ruta	Premio
Portugal/Alemania	16,70
Portugal/América Española	11
Portugal/Andalucía	3,75
Portugal/Asturias	4
Portugal/Azores	5,37
Portugal/Brasil	9,59
Portugal/Bretaña	7,44
Portugal/Burdeos	6,43
Portugal/Canarias	4,50
Portugal/Cantabria	5,40
Portugal/Cataluña	10,20
Portugal/Flandes	10,16
Portugal/Flandes/Portugal	10
Portugal/Francia Mediterránea	11
Portugal/Inglaterra	5,50
Portugal/Italia	13,33
Portugal/La India	9
Portugal/La Rochela	4,70
Portugal/Madeira	4,23
Portugal/Madeira/África	9
Portugal/Normandía	10,83
Portugal/País Vasco	5,27
Portugal/Portugal	3,75
Portugal/Terranova	8
Portugal/Terranova/País Vasco	9
Portugal/Terranova/Portugal	9,50
Portugal/Valencia	6,79
Rusia/Flandes	9
Rusia/Normandía	12
Terranova/Andalucía	5,50
Terranova/Asturias	5,60
Terranova/Cantabria	5
Terranova/País Vasco	7,12

Ruta	Premio
Terranova/País Vasco francés	6,63
Terranova/Portugal	6,15
Valencia/Andalucía	7
Valencia/Flandes	14,25
Valencia/Italia	5,78
Valencia/Portugal	7,36

La casuística de las primas burgalesas es enorme, ya que, aunque he agrupado los puertos de salida y de destino de las mismas zonas geográficas, la amplitud del mercado asegurador hace que aparezcan tasas de una enorme amplitud espacial. De la misma manera, conviene tener en cuenta aquellas primas de las que tenemos muchas pólizas, dejando para otra ocasión estudiar cada uno de los detalles de las rutas que aparecen de manera ocasional. Conforme a los diferentes itinerarios que hemos descrito en capítulos anteriores podemos sacar las siguientes conclusiones.

Las rutas con premios más elevados corresponden naturalmente a los viajes de ida y vuelta, que son los de máxima duración temporal: desde España y Portugal hacia América y retorno, con un 20 %; País Vasco – Canarias con un 19,67 %; País Vasco –Andalucía– País Vasco en torno al 14 %, y los de Terranova en torno al 12,7/14 %. Duración y distancia es lo que explica, también, los premios desde los puertos europeos noroccidentales a Italia, con cifras entre el 14 y el 20 %; los de Madeira a Italia con el 15,75 %; de Portugal a Hamburgo con 16,7 %; Valencia a Flandes con el 14,25 %; Málaga a Ruan con el 13 %; Madeira a Flandes con el 13 %; Sevilla a Alemania con el 12,5 %.

Por debajo de la barrera del 12/13 % se encuentran el resto de las principales rutas, especialmente las más transitadas por los barcos asegurados en Burgos. Así, las pólizas sobre la ruta de la lana y otros productos castellanos, que parten de los puertos cantábricos (Asturias, Cantabria, País Vasco español y País Vasco francés) con destino a La Esclusa y Amberes se contrataron con un premio que osciló entre el 8,4 y el 8,75 % en el viaje de ida y ligeramente menos en el de vuelta (8/8,2 %). Mientras que si los barcos parten de Sevilla la prima fue del 9,65 % a la ida y 9,1 a la vuelta, y si parten de Portugal fueron más caros (10,16 %). Los seguros contratados con destino a El Abra de Gracia (Le Havre) y Ruan desde el norte de España tuvieron un precio muy parecido al de los de los Países Bajos, aunque sus pólizas parecen estadísticamente más elevadas al estar la mayor parte de ellas contratadas después de 1580, en plena revuelta de dichos territorios. Bretaña, por el contrario, mantuvo unos menores premios, generalmente casi tres puntos menos que a los de Flandes.

Esto es especialmente claro en el caso de Bilbao, el gran nexo entre Nantes y Castilla, cuyas primas fueron en torno al 5 %²¹⁰.

En el comercio americano observamos que los viajes de ida en la Carrera de Indias estaban en el 7 % y los de vuelta en el 9,5 %. Incremento debido a la mayor peligrosidad de dicha ruta, ya que al venir los barcos cargados de riquezas y metales preciosos eran más susceptibles de ser atacados por piratas. A pesar de ello, los seguros del comercio con la América hispana, frente a la literatura existente que habla acerca de sus peligros, fueron más baratos que los de otras rutas europeas. Si el barco hacía escala en Canarias con destino al Nuevo Mundo los premios a partir de las islas oscilaron en torno al 6 %. La ruta del Brasil tuvo unos premios del 9,5 % en el viaje de ida y el 10,4 % en el de vuelta. La ruta de los esclavos desde las costas africanas hasta América tuvo unas primas en torno al 5 %. La «Carreira da India» tuvo un coste de aseguración semejante a la del Brasil, en torno al 9 % en los viajes de ida y el 10 % en los de vuelta. En suma, estos itinerarios, que suponían largas travesías y que teóricamente debían de ser muy caros, en la realidad no lo fueron tanto. Sin duda los barcos estaban expuestos a los peligros de la mar, pero viajaban juntos y protegidos por naves armadas, lo que hacía que corrieran menores riesgos. Eso hizo que sus premios fueran más bajos. La ausencia de peligrosidad por efecto de ataques piráticos explica que la navegación a la pesca en Terranova tuviera unos premios en torno al 11-12 %, mientras que la vuelta en torno al 6-7 %. Aquí el cálculo del riesgo no venía motivado por los asaltos corsarios sino por ser singladuras en mares peligrosos y por las largas estancias en zonas muy frías, especialmente si tenían que pasar el invierno en el Canadá para completar la carga de bacalao o de las grasas de ballena. Pero si tenemos en cuenta que la mayor parte de las pólizas se refieren a seguros sobre el casco de las naves (un 1 % más caro), se puede decir que dichos seguros no eran mucho más elevados que los que partían hacia otras partes de América.

La navegación en el Mediterráneo está representada principalmente por los cargamentos de lana, que en barcos de Ragusa partían de Alicante con destino a Livorno. Sus premios giraron en torno al 5,78 % a la ida y 6 % a la vuelta. Más caras resultaron las pólizas sobre cargamentos de azúcar que partieron en estos mismos barcos desde Motril y Salobreña con destino a Génova y Livorno, cuyos premios medios fueron de 8,7 %. Lo mismo se puede decir de los seguros sobre mercancías desde Cádiz y Sevilla con destino a los mismos puertos italianos, donde las primas oscilaron en torno al 10 % en los viajes de

²¹⁰ Los premios de las pólizas contratadas en Nantes con destino a Bilbao en 1550 son levemente inferiores: el 4,5 %. (AMN, HH 189).

ida y sobre el 9 % en sentido contrario. Precios caros que igualmente tenían los seguros entre Portugal e Italia, el 13,3 %. Por su parte, las cargazones de lana desde Cartagena a Livorno y las de Tortosa a dicho puerto toscano, también embarcadas en barcos de Ragusa, tuvieron un coste asegurador menor, el 6,4 % y el 5,6 % respectivamente. Parece, pues, que las aguas situadas frente a las costas de Argel y en el paso del estrecho de Gibraltar eran muy peligrosos, lo que encarecían las primas²¹¹.

Respecto a los viajes de cabotaje, aquellos que unían Sevilla con los puertos cantábricos, tan importante para el abastecimiento de las flotas de Indias, las cifras de los premios son del 6,5-8 % en los viajes hacia el sur, y ligeramente menores en sentido contrario. Desde Portugal al golfo de Vizcaya y viceversa los premios oscilaron en torno al 5-6 %.

En suma, el estudio de los premios según las diferentes rutas confirma los que venimos diciendo. Más que la duración del viaje, lo que encarecía el precio del seguro era la peligrosidad de la ruta. Hecho que es válido tanto para las travesías por el Mediterráneo como por el canal de La Mancha. De ahí el continuo interés de los priores y cónsules para que los barcos fueran en convoy, acompañados de buques de guerra y con una tripulación armada. Lo mismo puede decirse de la Carrera de Indias. Pero ello, aunque daba seguridad en la navegación, encarecía el precio de los fletes. Los costes de los fletes y de los seguros, sumados a los de estiba, unido a la versatilidad en el uso de las naves, son las constantes que hay que tener en cuenta para hacer el cálculo económico de la navegación europea en el siglo XVI. Un tema del que actualmente sabemos muy poco.

El análisis puede completarse si estudiamos la evolución de los premios desde 1565 a 1586. Aunque es un periodo muy corto de tiempo, permite sacar algunas conclusiones (APÉNDICE 7). Así observamos que las primas de la Carrera de Indias o los de la ruta del Brasil apenas se incrementaron en un punto en estos años. Por el contrario la navegación en los mares noratlánticos se hizo más peligrosa y, en consecuencia, más cara para la aseguración. Esto es válido tanto para las singladuras que circunvalaban las costas peninsulares atlánticas, donde vemos incrementos de un 2 %, como para otros itinerarios. Sobre todo, la peligrosidad se incrementó enormemente en las rutas hacia Flandes, donde vemos subidas del 3 y del 4 % e, incluso, en algunos momentos se duplicaron y triplicaron. Las rutas hacia y desde Normandía sufrieron el mismo efecto, aunque en proporciones menores. Por el contrario, la conexión Bilbao-Nantes aguantó mejor el aumento de la peligrosidad naval y su repercusión en los premios, que se encarecieron muy poco. La situación fue muy distinta en el

²¹¹ Argumentación que es válida para los seguros entre Andalucía y Orán con primas del 5 %.

Mediterráneo, donde en los itinerarios entre España e Italia los premios cayeron entre uno y dos puntos porcentuales.

Quizás la política naval llevada a cabo por Felipe II para defender las costas y la navegación por dicho mar, más la victoria acaecida en 1571 en Lepanto, explique esta caída en las primas de estos seguros. Todo lo contrario fue lo sucedido en las aguas en torno al Canal de la Mancha y las costas de Zelanda, donde el aumento de la peligrosidad –toma de la flota de la lana en Middelburg en 1574, multitud de ataques piráticos, fracaso de la armada Invencible en 1588, sublevación de los Países Bajos, etc.– dispararon el precio de los seguros. Incluso se plasmó en que en algunas pólizas se obligue expresamente a que la navegación hacia Amberes debería de hacerse rodeando Inglaterra. Las consecuencias de estos encarecimientos fueron muy importantes para el comercio castellano, uno de cuyos pilares estaba en las exportaciones a los mercados de Flandes, Brabante y Normandía. Bretaña, el territorio de negocios de muchos comerciantes castellanos, como los Ruiz, se mantuvo más estable, aunque con algunos problemas. Pero este incremento de los premios en unos mares y el descenso en otros nos puede ayudar a comprender el giro de las exportaciones castellanas, especialmente de lana, a Toscana. La nación castellana de Florencia se convirtió en el último cuarto del siglo XVI en una de las más importantes de la ciudad, convirtiéndose en uno de los determinantes de la actividad económica de la urbe²¹².

²¹² GONZÁLEZ TALAVERA, B. M., *Florencia española...* CASADO ALONSO, H., «Del Mediterráneo al Atlántico...».

CUARTA PARTE
SEGUROS MARÍTIMOS, COMERCIO
Y NAVEGACIÓN
EN LOS SIGLOS XV Y XVI

La investigación del comercio y la navegación en los siglos XV y XVI, realizada a partir del análisis de las pólizas de seguros marítimos castellanos, arroja muchas luces sobre sus características y evolución. Como señalé en la primera parte de este trabajo, salvo en el caso mallorquín, apenas se ha realizado para el resto de los territorios españoles y cuando se ha abordado el tema del seguro ha sido desde la órbita jurídica no económica. Siempre se ha recurrido a otro tipo de fuentes, como las aduaneras, la correspondencia mercantil, las declaraciones fiscales municipales o monárquicas e, incluso, a algunos libros de contabilidad comercial. Pero, estas dan generalmente una visión parcial del fenómeno, frente a la que aporta el seguro marítimo, que, desde mi punto de vista, es más completa. Inconvenientes y ausencias que no solo acontecen en el caso español, sino que son extensibles al conjunto europeo. Tendremos que llegar al siglo XVIII para que los investigadores utilicen la documentación de los seguros marítimos para analizar el comercio y la navegación internacional.

Nuestro trabajo demuestra cómo desde mediados del siglo XV se había desarrollado de manera muy destacada el seguro marítimo en España, en un principio asimilando la técnica aseguradora de procedencia italiana, más tarde desarrollándola. En un primer momento su implantación, al igual que acontece con otros métodos mercantiles, como la letra de cambio o la contabilidad por partida doble, se produjo en los territorios de la corona de Aragón, pero muy pronto pasó a Castilla. Incluso, al igual que acontece con dichas técnicas mercantiles, la práctica de asegurar barcos y vidas estaba más desarrollada en España que en otros países europeos, como Francia, Inglaterra o Alemania. Hecho que habla del elevado nivel económico que había alcanzado nuestro territorio, sus mercaderes y financieros. Dentro de España uno de sus principales centros fue Burgos, donde encontramos referencias a seguros marítimos desde el año 1481. Su desarrollo económico, unido a la aparición de instituciones privadas, como el propio consulado, y, especialmente, la creación de densas redes mercantiles extendidas por todo el mundo comercial, explican que se convirtiera en gran bolsa internacional de seguros. Y, al igual que otras como Amberes, Génova, Florencia o Venecia, se abrió a agentes que no eran exclusivamente castellanos, lo que los historiadores y economistas institucionalistas consideran un elemento importante para su éxito empresarial¹.

¹ GELDERBLOM, O. *Cities of Commerce: The Institutional Foundations of International Trade in the Low Countries, 1250-1650*. Princeton, 2013. OGILVIE, S., *Institutions and European Trade: Merchant*

Como en dichas plazas europeas, el seguro marítimo desarrollado en Burgos fue una creación privada, que sólo desde mediados del siglo XVI estuvo controlado por su consulado. Son los propios mercaderes que, de manera autónoma, se organizan corporativamente para fijar las condiciones de las pólizas. Sin duda contaban con el apoyo institucional del consulado de Burgos y de sus diferentes cónsules repartidos por Europa, que, a tal efecto, crearon toda una legislación sobre la práctica de los seguros y que hemos analizado en la primera parte de este trabajo. En Castilla, frente a lo que opinan algunos de estos historiadores y economistas institucionalistas, los derechos de propiedad estaban claramente fijados y defendidos por las autoridades privadas y públicas desde finales de la Edad Media. Más importancia jugó la articulación de las colonias mercantiles establecidas en el extranjero mediante sistemas en red, donde no sólo circulaba la información, sino que para pertenecer a dicha red había de contarse con la aquiescencia del resto de sus componentes. La red, dotada de mecanismos de reputación, era la que daba la confianza necesaria en los tratos mercantiles en una época donde había grandes asimetrías en la información y elevados costes de transacción². Esto era muy importante para que funcionaran bien los seguros, no hubiera fraudes, se ajustaran adecuadamente las condiciones de las pólizas y, en caso de siniestro, se cubrieran las pérdidas. De ahí la fiabilidad de las fuentes documentales de los seguros marítimos para estudiar el comercio y la navegación en cualquier época histórica, ya que son documentación de tipo privado producida por los mismos agentes implicados en la actividad económica. Por ello podemos responder a muchas de las interrogantes que planteé en la introducción de este trabajo. A todo ello se suma la existencia en la ciudad de numerosas personas dispuestas a arriesgar sus capitales en cubrir los seguros. Pero, también su capacidad para atraer a inversionistas de otras zonas de España.

1. «QUÉ DIOS SALVE LA NAVE»: COMERCIO, NAVIGACIÓN Y LOS PELIGROS DE LA MAR

La invocación que figura en todas las pólizas me lleva a considerar las correlaciones que existen entre los seguros marítimos, el comercio internacional y la navegación en Europa en los siglos XV y XVI. Más allá de cuestiones mentales y religiosas, los participantes en dichos contratos tenían claro que,

Guilds, 1000-1800. Cambridge, 2011. OGILVIE, S. y CARUS, A. W., «Institutions and Economic Growth in Historical Perspective», in PHILIPPE, A. y STEVEN, N. D. (eds.). *Handbook of Economic Growth*. Amsterdam, 2014. pp. 403-513. VAN DER WEE, H., *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (Fourteenth-Sixteenth Centuries)*. Den Haag, 1963. PUTTEVILS, J., *Merchants and Trading in the Sixteenth Century: The Golden Age of Antwerp*. London, 2015.

² CASADO ALONSO, H., *El triunfo de Mercurio...*

con la firma de un seguro, lo que querían hacer era disminuir las incertidumbres que afectaban en la época a los negocios. Aparte de hacer rogativas, dar limosnas, poner nombres del santoral a sus barcos, etc. querían aminorar las posibles pérdidas ante los peligros de la mar. Comportamiento que no es muy diferente del de la actualidad y que podemos considerar típicamente capitalista, aunque algunos teólogos de entonces vieran dicha práctica dudosa. Pero, como he señalado, la Iglesia católica nunca prohibió los seguros marítimos, los reaseguros y los seguros de vida.

Un primer hecho a tener en cuenta es la constatación del paralelismo existente entre las redes de navegación y la geografía de los seguros marítimos. Aunque las pólizas no abarcan todas las rutas, ya que gran parte de la navegación de cabotaje de corto radio y la de la pesca de bajura no recurrieron a dichos contratos por su coste económico, se puede decir que la casi totalidad del comercio internacional se aseguró mediante pólizas oficiales, a través de convenios de tipo privado e, incluso, pactos no escriturados. El seguro en el siglo XVI era una práctica habitual en el comercio ibérico de la época. Otra cosa es que no se haya conservado su documentación. Ello habla por sí solo de su elevado nivel de desarrollo económico, técnico e institucional.

Como he podido comprobar, la geografía de las pólizas de los seguros marítimos controladas por los aseguradores castellanos, residentes tanto en España como en el extranjero, plasma perfectamente el espacio comercial castellano y portugués de los siglos XV y XVI, sus momentos de mayor esplendor en su historia. Abarca desde el Mar del Norte hasta el extremo del Mediterráneo, pasando por las costas africanas, la India, América latina y Terranova. En sus contratos aparecen los mismos personajes que encontramos en otro tipo de documentación, tanto los grandes comerciantes y financieros como los pequeños comisionistas. Al mismo tiempo, surge toda la sociedad que giraba en torno a la mar y sus puertos: patrones, marinos, pescadores, intermediarios y consignatarios. Mundo que tradicionalmente se ha investigado a partir de las fuentes locales y los protocolos notariales, pero que debería completarse con la de los seguros. En suma, insertar los pequeños agentes dentro de las grandes redes internacionales, cotejando los personajes que aparecen en ambas documentaciones. Las fuentes consultadas por nosotros tienen otra virtud, ya que afloran también compañías, mercaderes y marinos que no son castellanos. Desde principios del siglo XVI los corredores de seguros que hemos estudiado trabajan con multitud de comerciantes y navegantes extranjeros: italianos, flamencos, ragusinos, valencianos, catalanes, bretones, normandos, franceses, alemanes y portugueses. El horizonte de análisis, pues, puede expandirse en futuras investigaciones.

En suma, en este libro he mostrado un enorme cúmulo de informaciones que nos revela el elevado nivel que había alcanzado la navegación española y

europaea a fines de la Edad Media e inicios de la Edad Moderna. Nos encontramos con rutas y puertos de todo el mundo, aunque naturalmente el foco principal giraba sobre la Península Ibérica. En virtud de los datos que disponemos podemos afirmar que una gran parte del comercio internacional regentado por naturales de la Península Ibérica en el siglo XVI se aseguró en Burgos. Frente a lo que se venía pensando, la aseguración de los barcos y de los cargamentos de la Carrera de Indias, de la India, de Brasil y de Portugal no solo se efectuó en Sevilla, Lisboa u Oporto, sino en mayores proporciones en la ciudad del Arlanzón. Junto a estas rutas están todas las del Golfo de Vizcaya, Canal de la Mancha y de Italia que unían sus puertos con los castellanos. Pero, al mismo tiempo, analizando quiénes eran los asegurados comprobamos que los contratantes, mediante la intermediación de otros agentes que actuaban a la manera de corredores de seguros, procedían de todo el universo comercial del siglo XVI relacionado directa o indirectamente con España. Tanto en el caso del asegurador de Brujas, Juan de Castro Mújica, como, sobre todo, en los del antuerpiense Juan Henríquez y en las pólizas registradas ante el consulado de Burgos, no sólo eran comerciantes, patrones o marinos castellanos, sino que junto a ellos había muchos extranjeros, destacando los flamencos, portugueses, ragusinos, genoveses, florentinos y franceses. Su espacio abarca desde la isla de Quíos hasta Narva, pasando por América y Asia. De ahí la transcendencia del observatorio de los seguros marítimos castellanos para analizar el comercio y la navegación europeas en los siglos XV y XVI.

La geografía de dichos asegurados coincide en muchos aspectos con la del comercio internacional español en los siglos XV y XVI, sin duda en uno de los momentos más gloriosos de su historia. Al igual que hablamos de redes mercantiles castellanas, podríamos hablar de redes de seguros. Tenemos núcleos importantes (la costa vasca, Alicante, Oporto, Lisboa, Sevilla, Amberes, Brujas o Livorno), junto a nodos menores (puertos ingleses, levantinos, catalanes, americanos o asiáticos), vinculados con el nodo principal burgalés. A través de ellos circulan los mandatos para contratar las pólizas, las informaciones sobre los peligros de la ruta, la reputación de los contratantes y las noticias sobre los siniestros acaecidos. Redes donde, al igual que ocurre en el comercio o el crédito, la existencia de una confianza mutua es transcendental. Confianza basada en lazos personales de tipo privado y corporativo, pero avallada institucionalmente por la práctica jurídica de los consulados de Burgos, Bilbao o Sevilla o de las bolsas de Brujas y Amberes.

La fijación del precio de los seguros variaba en virtud de la confianza entre las partes contratantes, pero sobre todo había hechos objetivos que marcaban su precio. Si a comienzos de siglo XVI hubo premios más elevados según el tipo de cargas aseguradas –de manera especial las más delicadas, como el trigo, los colorantes o la sal–, a mediados de la centuria observamos que

únicamente el precio era más elevado (un 1 %) en el caso de los seguros sobre el casco del barco, los pertrechos y la munición. Tampoco había diferencias respecto al tipo de embarcaciones o la fecha de la navegación. Dos son, en consecuencia, las variables que determinaban los premios: la duración del viaje y su peligrosidad. En el primer caso las razones de su cálculo son obvias, pues a mayor distancia había más riesgo. Pero lo que hemos encontrado a lo largo de nuestro análisis, que abarca más de cien años, es que lo más importante eran los peligros de la ruta. Hecho que incide en la gran perspicacia y habilidad que debían de tener los corredores y aseguradores, así como el propio consulado de Burgos, para conocer al detalle todos los posibles incidentes que podrían ocurrir en un itinerario. Hecho que nos reafirma en lo que he estudiado en otro anterior trabajo mío, la importancia de estar bien informado³. Los aseguradores de Burgos, así como los castellanos de Brujas, Florencia y Amberes, a juzgar por sus contratos, lo estaban.

El aumento de la siniestralidad en los mares, fruto de las guerras y de los ataques piráticos, es lo que marca fundamentalmente la evolución de los premios en el largo plazo. No disponemos de series completas para el periodo 1481-1619 (APÉNDICE 8), pero sí aproximaciones. Las mejores proceden de los registros consulares burgaleses, que comprenden fundamentalmente 1565-1591. Esto puede provocar algunas distorsiones, pero aportan una valiosa información para analizar, al menos, las tendencias evolutivas del precio del seguro en las principales rutas europeas. Otro problema es comparar dichos premios según la localidad donde se ha efectuado la contratación. Evidentemente la presencia de un gran número de capitalistas, dispuestos a cubrir los riesgos, hacía que, con toda probabilidad, los asegurados negociaran a la baja el precio de sus riesgos. La inexistencia de fuentes tan completas, como las disponibles para el caso burgalés, para otras plazas de Europa me imposibilita hacer dichas comparaciones. Pero, indirectamente a través del análisis de algunos libros de contabilidad mercantil, observamos que la bolsa de seguros burgalesa era ligeramente más barata que las de los Países Bajos⁴. Los datos de primas contratadas en Bilbao y San Sebastián indican precios semejantes a los burgaleses⁵. Igualmente, las contratados en Ragusa en la ruta Alicante-Livorno son muy parecidas a las de Burgos⁶. ¿Estamos, pues, ante una integración de la industria aseguradora a escala europea? Los futuros estudios a hacer a partir de las cifras de otras plazas nos aclararan tal cuestión.

³ CASADO ALONSO, H., «Los flujos de información en las redes...».

⁴ ADPB. Consulado. Libro 17. *Libro de caja de Pedro de Quintanadueñas Torre (1571-1576), residente en Flandes*.

⁵ BARKHAM, M. M., «Mercaderes, comercio, y finanzas en el norte de España...».

⁶ TENENTI, A y B., *Il prezzo del rischio...* pp. 361-362.

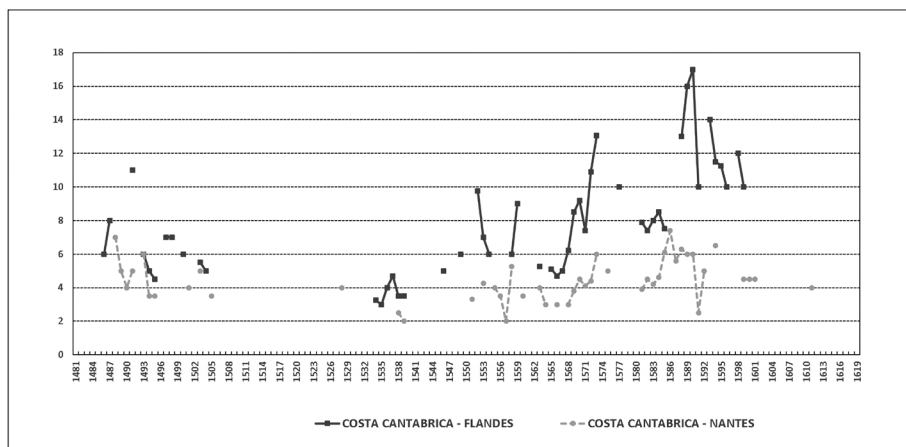
Por otro lado, el estudio de la evolución de las primas en las diferentes rutas nos lleva a otro aspecto a tener en cuenta en la historia del comercio y la navegación, como es el del aumento o bajada del precio del seguro dentro de los costes de la actividad mercantil o pesquera. Aunque es muy difícil y resbaladizo establecer su cálculo, las cifras que he obtenido a partir de la contabilidad de determinadas compañías castellanas nos da que el valor de las primas oscila entre el 1 % y el 8 % del total de los costes del negocio del comercio internacional⁷. En consecuencia, cualquier subida porcentual supone una disminución del margen de ganancias, cuyo beneficio neto en estos años oscilaba entre el 8 y el 20 %. A ello hay que sumar el incremento de las incertidumbres ante la toma del barco y del cargamento, que, a pesar de estar cubiertos por la póliza del seguro, suponía entrar en un largo proceso de negociación, que no siempre resultaba feliz. De ahí que, en paralelo a los cambios en la demanda de determinados productos en los diferentes mercados, los exportadores optaran por unas rutas frente a otras en virtud de su peligrosidad. En suma, la evolución de las primas de los seguros marítimos nos puede aclarar algunos de los aspectos de la coyuntura del comercio exterior español en los siglos XV y XVI.

Para estudiar la evolución de los premios en las diferentes rutas y mares he escogido las de los principales itinerarios que aparecen en nuestra documentación, contabilizando su precio medio en ambos sentidos del viaje de ida y de vuelta. Para ello he seleccionado la trayectoria de los premios de las rutas de la Costa Cantábrica-Flandes; Andalucía-Flandes; Costa Levantina-Italia; los viajes de circunvalación de la Península Ibérica desde la Costa Cantábrica hacia Andalucía, más los de la Carrera de Indias.

Como se puede apreciar, la evolución de dichos premios entre 1481 y 1619 guarda algunas semejanzas, pero también diferencias destacables. En general se observa un leve incremento en el interés de las pólizas en todos los mares. Incremento que hemos de poner en relación con el aumento de la belicosidad en casi todas las aguas que rodean a Europa. Hecho que ya se ha señalado en las múltiples publicaciones de historia política, donde se abordan las innumerables guerras donde participó la Monarquía Hispánica conforme avanza el siglo XVI. Incluso a todo ello hay que sumar los cambios en las embarcaciones y, sobre todo, el uso progresivo de la artillería en las embarcaciones para la defensa y el ataque.

⁷ CASADO ALONSO, H., «La gestion d'une entreprise de commercialisation du pastel...», pp. 473-474. CASADO ALONSO, H., «Los negocios de la compañía Pesquera-Silos...», p. 89.

GRÁFICO 12
EVOLUCIÓN DE LOS PREMIOS EN LAS RUTAS NORATLÁNTICAS



El mejor ejemplo de aumento del precio de seguro marítimo nos lo proporciona la navegación en el golfo de Vizcaya y el Canal de la Mancha (GRÁFICO 12). Embarcarse hacia y desde dicho destino desde las costas cantábricas, a finales del siglo XV y durante la primera mitad de la centuria siguiente, tenía unos precios más baratos que los que se cobraban en la segunda mitad. La relativa paz imperante en la época explica tal situación. Incluso las guerras contra Francia y los enfrentamientos con Inglaterra en la época de Carlos V parece que no afectaron en gran manera en la navegación y en las primas. Sin embargo, desde 1560 y sobre todo desde 1570 la situación empeoró sensiblemente. Como decía por carta en abril de 1569 el burgalés Hernando de Frías, residente en los Países Bajos, a Simón Ruiz «por la mar no puede venir ni pasar nao ni zabra que no sea tomada de ingleses y franceses»⁸. La sublevación de los Países Bajos, con las dificultades para acceder a Zelanda, Brujas y Amberes, unidas a las rivalidades con Inglaterra, más los problemas religiosos en algunos puertos franceses hicieron disparar el precio de los seguros. Toda la documentación señala la proliferación de la piratería en el Canal de La Mancha, el Golfo de Vizcaya y el Mar del Norte. Esto aparece constantemente en las actas de la Nación de Castilla en Brujas, donde se habla de la impotencia en corregir los asaltos a los barcos que navegaban por estas rutas. Búsqueda de seguridad para la que el consulado no sólo reforzó con una navegación en convoy, mediante flotas, sino armando los barcos, con los consiguientes costes económicos que ello suponía para la corporación y los cargadores. Política

⁸ LAPEYRE, H., *Une famille de marchands: les Ruiz...* p. 410.

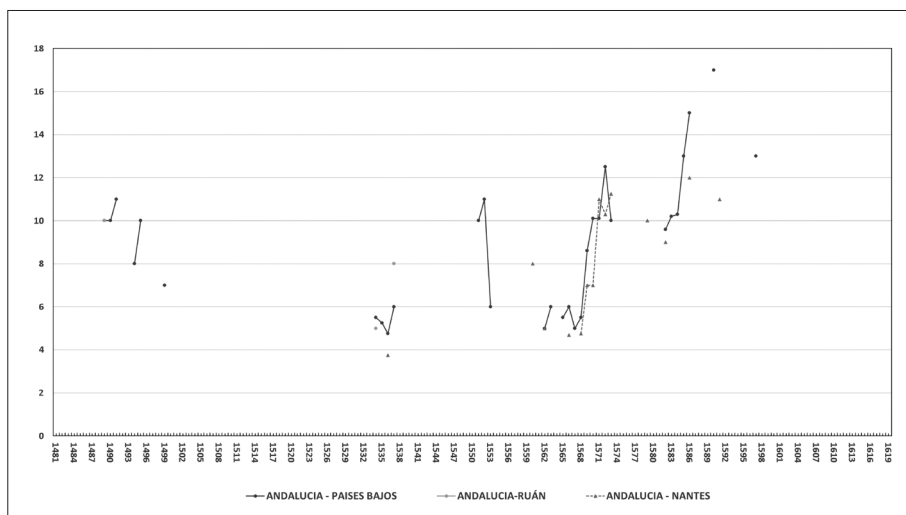
que seguía los dictados del monarca Felipe II, que establecían que desde 1568 sólo estaba permitida la navegación si era en convoy con licencia especial.

La toma de la flota de la lana en Middelburg por los rebeldes holandeses, acaecida en febrero de 1574, cargada con 6.000 sacas de lana, fue un episodio que provocó la ruina de 147 aseguradores (59 burgaleses y los 88 restantes de Medina del Campo, Valladolid y otros lugares) y las tribulaciones de 83 mercaderes (37 de Segovia, 20 de Burgos, 7 de Logroño, 5 de Palencia, 5 de Soria, 5 de Valladolid, 2 de Navarra y 1 de Vizcaya) que pidieron los desembolsos. A pesar de los intentos de los cargadores y del consulado de España en Brujas, que, incluso, no dudó en tratar directamente con el enemigo, el príncipe de Orange, no se pudieron recuperar las sacas de lana⁹. Después de 5 años de litigios y apelaciones, el tribunal de la Real Chancillería de Valladolid dio la sentencia definitiva, dando la razón a los asegurados. Pero dicho incidente fue uno de los muchos que acontecieron hasta principios del siglo XVII. Y todo ello acaecido en unos momentos de caídas de las exportaciones en el comercio lanero, epidemias y crisis agrícola por toda la meseta norte. Desde el observatorio de los seguros marítimos el encarecimiento de los costes de la navegación es muy claro, un cargamento en dicho itinerario supuso una subida, al menos, de un 4 % en los costes del seguro. Es el mayor ascenso en las primas de todas las rutas a lo largo del siglo XVI. No es extraño, pues, que a finales del siglo haya barcos que opten por ir desde España a los Países Bajos dando la vuelta a Inglaterra: había que huir de los peligros del Canal de la Mancha.

Al parecer, los nexos entre Castilla y Nantes, los utilizados por ejemplo en el comercio de la compañía Ruiz, se vieron menos afectados, ya que sus premios, frente a los de Ruan, apenas se encarecieron. Aquí, tanto la paz de Cateau-Cambresis (1559) como su alejamiento de la peligrosa ruta del Canal de La Mancha, pueden explicarnos tal hecho.

⁹ SB. Consulado de España. *Libro borrón de ayuntamientos, 1564-1595*, fols. 132-173.

GRÁFICO 13
EVOLUCIÓN DE LOS PREMIOS
EN LAS RUTAS ANDALUCÍA-EUROPA NORATLÁNTICA

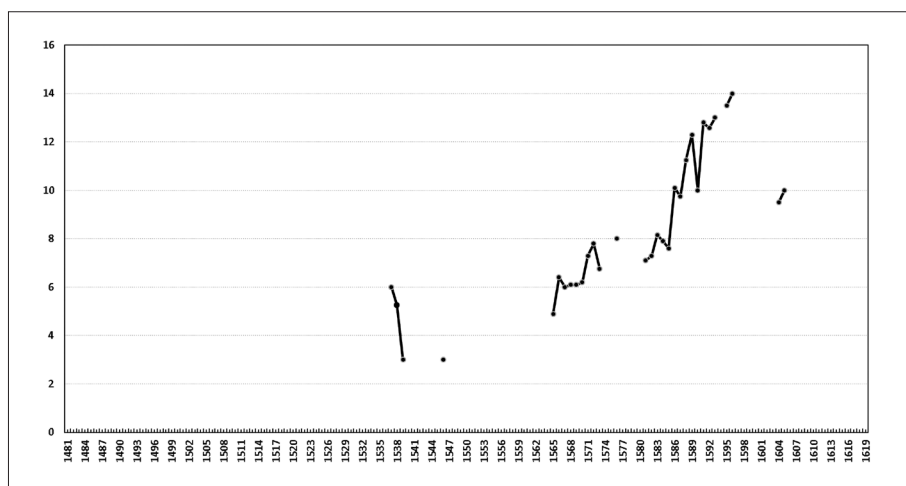


La navegación desde Andalucía, al igual que la desde Portugal, hacia Arnhem, Amberes y Ruan sigue la misma evolución que la desde las costas canáblicas: una subida de las primas en torno a un 4 % (GRÁFICO 13). Problemas en la ruta hacia los Países Bajos que afectaron no solo al comercio entre Sevilla con Flandes, sino que se refleja también en el cambio de sus participantes. Desde la década de 1570 para cargar las mercancías habrá en Sevilla una mayor cantidad de barcos extranjeros (holandeses, bretones, ingleses y de la Hansa), menos expuestos por su nacionalidad a ser atacados por los corsarios¹⁰. Contamos con más datos de la ruta hacia Normandía, donde los premios de los viajes a Le Havre y Ruan siguen las mismas pautas de los puertos flamencos. Problemas bélicos que son también los que pueden ayudar a comprender el encarecimiento de las largas travesías desde Sevilla hacia los Países Bajos y Normandía. Incluso, aunque habría que constatarlo con otra documentación, es posible que la piratería afectara también a las aguas próximas a Portugal y el Golfo de Cádiz. De ahí que, desde los años 1570, la navegación de cabotaje, en la ruta Andalucía-el País Vasco, se encareció en lo relativo al coste de los seguros, con cifras que se disparan al final del siglo XVI (GRÁFICO 14). Muy posiblemente estas subidas fueron

¹⁰ GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C., *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566.1609)*. Madrid, 1988, pp. 204-205.

el efecto de los ataques de Drake en 1587 a Cádiz y en 1589 a La Coruña. Actos de piratería que se sucedieron posteriormente, donde participaron también holandeses y hugonotes franceses. Situación que podemos hacer extensible a los viajes entre Portugal y la costa cantábrica. También es muy semejante a lo que acontece en la evolución de las primas de la navegación entre Portugal y el norte de Europa, que experimentan un parecido aumento, ya que su sistema no era de flotas armadas, muy caras de mantener, aunque los barcos navegaran juntos. Las aguas del atlántico español y portugués se han vuelto, pues, muy peligrosas ante el auge de la piratería. En suma, más que hablar de «piratas del Caribe» habría que hablar de piratas de las costas del golfo de Cádiz, Portugal y Galicia.

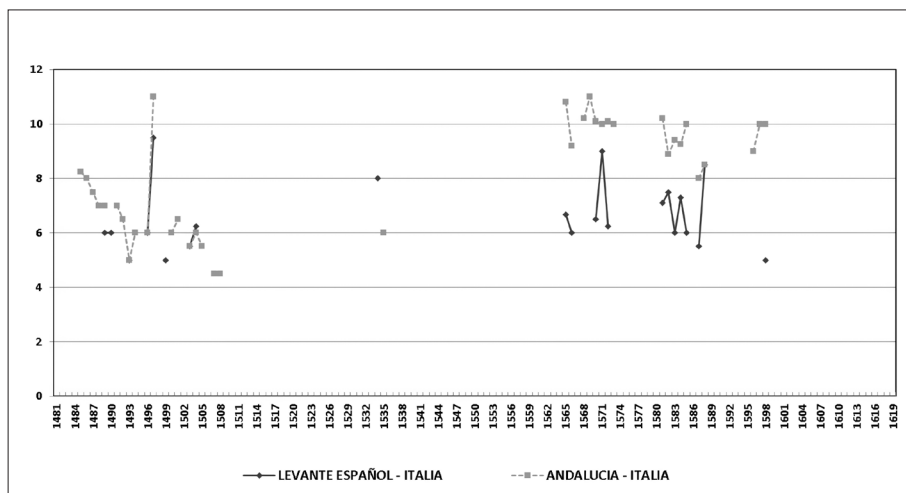
GRÁFICO 14
EVOLUCIÓN DE LOS PREMIOS
EN LAS RUTAS ANDALUCÍA-COSTA CANTÁBRICA



La navegación por el Mediterráneo presenta, por el contrario, una evolución diferente (GRÁFICO 15). Durante la primera mitad del siglo XVI los premios bajan de acuerdo a lo que acontece en el resto de Europa. Pero, a diferencia del Atlántico, la segunda mitad es de gran estabilidad, oscilando los premios de los seguros entre España e Italia en torno al 6 %. Aquí, indudablemente la política de Felipe II contra el Turco y los piratas berberiscos (establecimiento de armadas, fortificaciones en la costa o la batalla de Lepanto en 1571) dio los resultados apetecidos¹¹. Cosa que no aconteció frente a sus enemigos ingleses y holandeses.

¹¹ FENICIA G., *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento*. Bari, 2003.

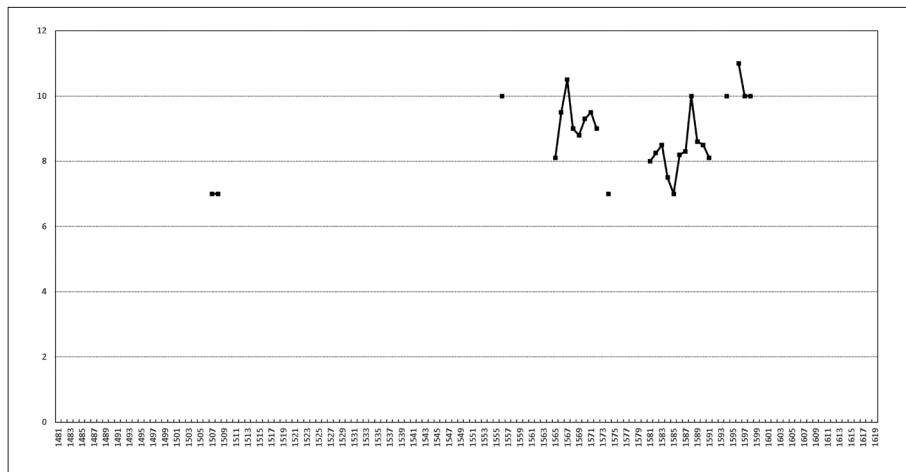
GRÁFICO 15
EVOLUCIÓN DE LOS PREMIOS EN LAS RUTAS MEDITERRÁNEAS



Todos estos datos confirman que, amén de las distancias, lo que marcaba el precio de los seguros marítimos era la siniestralidad de los mares. Para hacer frente a ella el único recurso era armar flotas que fueran debidamente acompañadas de barcos de guerra y naves más grandes, difíciles de abordar. Pero esta política, impulsada por Felipe II y los agentes económicos del momento, llevaba a un incremento de los costes de la navegación y la utilización de naves menos versátiles para entrar en todo tipo de rutas y puerto. El mejor ejemplo es el sistema de las flotas de la Carrera de Indias. Tal como vemos en el GRÁFICO 16, la tendencia general de los premios de sus seguros fue bastante estable a lo largo de todo el siglo XVI, aunque haya fluctuaciones puntuales. Una apuesta de la Monarquía Hispánica, motivada por la necesidad de garantizar la llegada de las remesas indianas de metales preciosos, que daba muchos beneficios a la Hacienda y a amplios sectores de la sociedad mercantil, financiera y aristocrática de la España del momento. Pero que llevaba consigo abandonar los espacios comerciales que habían producido un gran crecimiento económico a las ciudades de la meseta norte —especialmente a Burgos—, a las grandes ferias de Castilla y a los puertos de la costa cantábrica. Opción de gran transcendencia histórica para el futuro. Sevilla y la Carrera de Indias, como en otras tantas cosas, tenían su propio dinamismo¹².

¹² BERNAL, A. M., *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Madrid, 2005. pp. 155-267.

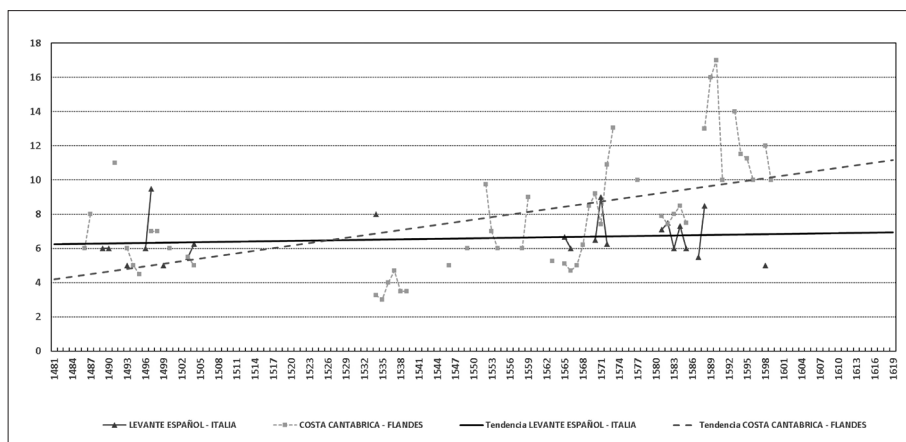
GRÁFICO 16
EVOLUCIÓN DE LOS PREMIOS EN LA CARRERA DE INDIAS



La confirmación de lo que aquí sostengo es comparar la navegación en el mundo mediterráneo y en el atlántico (GRÁFICO 17). He señalado allí, aparte de los datos puntuales de los premios por años, la tendencia lineal de todos ellos a lo largo de más de 120 años. Al comienzo de nuestras series, a finales del siglo XV, los premios de España a Flandes y de España a Italia son muy parecidos —en torno al 5/7 %—. Incluso en muchos momentos son inferiores los atlánticos. Pero desde 1550/1560 la situación cambia de manera acusada en detrimento de la navegación hacia el Canal de la Mancha. Incluso hay momentos donde las diferencias porcentuales son el doble. En suma, navegar por el Mediterráneo, desde Alicante a Livorno, en lo que se refiere al coste del seguro, era más barato que desde Santander, Laredo, Bilbao o Deva hacia Arnemuiden, Amberes y Ruan. Como señalaré más adelante, la política naval de Felipe II en el Mare Nostrum fue eficaz y un fracaso completo en la de los Países Bajos e Inglaterra. No ha de extrañarnos, pues, que, aparte de otras razones, el comercio castellano —especialmente la exportación de la lana— girara hacia los mercados italianos. Los primeros afectados fueron los comerciantes y marinos burgaleses y santanderinos, pero más tarde serán también los vascos¹³.

¹³ CASADO ALONSO, H., «El comercio internacional burgalés en los siglos... pp. 175-247. BILBAO BILBAO, L. M., «El comercio marítimo de la Villa de Bilbao... pp. 225-276. LANZA GARCÍA, R., *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen. Cantabria, siglos XVI-XVIII*. Santander. 2010. GRAFE, R., *Entre el mundo Ibérico y el Atlántico: comercio y especialización regional 1550-1650*. Bilbao, 2005.

GRÁFICO 17
EVOLUCIÓN DE LOS PREMIOS EN LOS MARES MEDITERRÁNEO
Y NORATLÁNTICOS



De igual manera, los miles de pólizas conservadas, así como los asientos contables que tocan a otras –en una cifra que oscila en torno a 20.000– permiten hacer un análisis riguroso de las flotas navales de aquellos momentos. Contando sólo con los datos de los contratos registrados en Burgos en la segunda mitad del siglo XVI he localizado 3.731 barcos. Son originarios de todas las partes de Europa. De estos la mitad son españoles, pero la otra mitad proceden de Portugal, Italia, Francia, Países Bajos, Alemania e Inglaterra. Entre los españoles destacan por encima de todos los navíos cántabros y vascos que están presentes en casi todas las rutas, aunque, a diferencia del periodo anterior, están ausentes en el Mediterráneo habiendo sido desplazados por la flota de Ragusa y Génova. De muchos de ellos sabemos exclusivamente los nombres de sus maestros, pero de otros los de sus propietarios. Ello permite confirmar la idea de la existencia de un grupo social capitalista, que lo mismo que es comerciante, corredor de seguros e inversor en múltiples negocios, arma naves bien para el comercio como para la pesca. Tal situación es claramente destacable en el caso de la flota guipuzcoana, donde los mismos personajes aparecen en las pólizas con diversas funciones: asegurando, siendo corresponsales de los corredores burgaleses, comerciando en diversas rutas con mercancías propias y ajenas o pescando en Terranova.

A la par, los seguros aportan valiosas informaciones acerca de las mercancías y mercados del comercio europeo de los siglos XV y XVI. La cobertura de los miles de pólizas estudiadas muestra la diversidad de mercancías sobre los que se constituye el contrato. En el caso de Burgos un 96,7 % de

las pólizas registradas son seguros marítimos que cubren los cargamentos y el casco de los barcos. Entre los primeros destacan las sacas de lana, los productos de las Américas hispana y portuguesa, más los productos siderúrgicos, reflejando, pues, el componente fundamental de las exportaciones de los reinos ibéricos y, en consecuencia, de sus comerciantes. Pero, junto a ellas nos aparecen las armas, la ropa, multitud de mercancías diversas, que van desde los metales preciosos, pasando por los esclavos, los colorantes, la especiería, el pescado y los productos agrarios. A través del estudio de sus recorridos se puede reconstruir los vectores del comercio europeo y, especialmente, el ibérico. Desgraciadamente, ya que no sabemos si las sumas de ducados asegurados se corresponden con el valor de las mercancías intercambiadas, es imposible reconstruir las balanzas comerciales entre los diversos espacios mercantiles de la época. Pero el gran volumen de ducados asegurados me permite establecer que se comerció durante el siglo XVI por un volumen mayor de lo que tradicionalmente se ha afirmado. Y, en consecuencia, estimo que su peso en el PIB de español fue superior al que se ha calculado. Estamos, pues, ante una sociedad, que contaba con una densa red urbana y donde el mercado y las actividades terciarias eran transcendentales y superiores a las de otros territorios europeos. Panorama que cambiará profundamente con la crisis del siglo XVII.

2. LAS TRIBULACIONES DEL MUNDO FINANCIERO DE LOS SEGUROS BURGALESES

Una última reflexión a abordar es sobre los aspectos financieros que desvelan los seguros marítimos que he investigado. El seguro, tanto para el corredor como para los aseguradores, era un negocio financiero importante y que movía enormes capitales. Debe de considerarse, aparte de las cuestiones actuariales, como una forma de inversión crediticia. Formaba parte, en consecuencia, de la inmensa bola de nieve crediticia, que se extendió como mancha de aceite por la economía española desde finales del siglo XV: juros, asientos, censos consignativos, obligaciones, préstamos al fiado, etc. Hecho que no se destaca, ni siquiera aparece, en las publicaciones hechas acerca del crédito, las finanzas y la fiscalidad en la Edad Moderna.

Aunque fuera una actividad privada, estaba sometida a las leyes particulares de las corporaciones de mercaderes, plasmadas en sus ordenanzas. Como he analizado en la primera parte de este trabajo, en la propia creación del consulado de Burgos en 1494 se establece que dicha institución velará por su buen funcionamiento. Normas que se desarrollaron a lo largo de todo el siglo XVI, lo que dio al negocio asegurador castellano una estabilidad jurídica que explica una de las razones de su éxito, plasmado en la atracción de asegurados procedentes de fuera de España. No ha de extrañarnos, pues, que casi

todos los mercaderes castellanos, residentes en España o en el extranjero, aseguraran sus mercancías y fueran aseguradores de cargamentos de otros comerciantes, bien fueran compatriotas o no. Traficar internacionalmente y asegurar eran prácticas que se hacían simultáneamente. Había que diversificar los negocios. El caso de Juan Henríquez de Amberes es el más señalado, aunque podemos considerarle como un corredor y asegurador altamente especializado en el negocio del seguro. Pero la práctica de asegurar estaba extendida en todos los territorios de la Monarquía Hispánica: Sevilla, Lisboa, Oporto, Valencia, Barcelona, Mallorca, Bilbao, San Sebastián, México o Cartagena de Indias. Y, por encima de todas estas plazas, por volumen e impacto económico y social, estaba en el siglo XVI la bolsa de seguros de Burgos. Situación única en la historia, dado que estamos ante una ciudad que está situada lejos de la costa.

En el estudio de los seguros marítimos en Castilla también he comprobado la enorme capacidad de la industria aseguradora para atraer inversionistas con el fin de obtener rentas a corto plazo. Tal como he visto, dicha actividad abarcó a un amplio sector de la sociedad castellana, especialmente burgalesa. Según la contabilidad consular, desde 1565 a 1588 intervinieron 220 corredores-aseguradores en dicho negocio (APÉNDICE 5). Por su parte, tal como hemos visto, el número de personas y compañías que aparecen en las pólizas conservadas en Burgos de la segunda mitad del siglo XVI nos da una cifra de 832 aseguradores (APÉNDICE 6). Entre estos están los profesionales de la industria aseguradora, pero también una panoplia de personajes diversos: casi todos los miembros de las familias mercantiles burgalesas, clérigos e instituciones eclesiásticas e, incluso, algunos menestrales. Pero, junto a ellos, tratantes y capitalistas de Medina del Campo, País Vasco, Madrid, Toledo, Valladolid y los grandes banqueros italianos. En suma, aquellas personas que, bien en virtud de la confianza mutua o del control de la información, optan por este tipo de negocio. Invertir en seguros marítimos no exigía, por otro lado, el desembolso de grandes sumas de dinero y se realiza a corto plazo, lo que durara el tiempo de viaje del barco. Era, pues, otra forma de colocar el capital de una manera muy flexible, como las letras de cambio o determinadas fórmulas de crédito a corto y medio plazo. Al igual que acontece con dichos instrumentos, en el seguro había prácticas formales e informales: *seguros con póliza* y *seguros en confianza*.

Determinar la rentabilidad de este negocio es harto difícil de establecer. Hemos de tener en cuenta que no se han conservado todas las pólizas registradas en Burgos durante el reinado de Felipe II y muy pocas del periodo anterior. Tampoco sabemos la cantidad de las que se hicieron *en confianza* sin pasar por los escribanos consulares. Igualmente, lo habitual era que un cargamento se asegurara en diversas pólizas paralelas con distintos aseguradores,

lo que impide calcular el monto de lo contratado para una misma expedición. Tampoco dispongo de los datos de aquellas pólizas concretas que dieron lugar a desembolsos y/o averías de manera acordada entre las partes. Únicamente, tenemos la información de las que fueron juzgadas por el consulado. Ello me impide calcular el porcentaje de contratos pleiteados sobre el total de pólizas protestadas por los asegurados. De hecho, es de suponer que para que una póliza acabe en pleito debe de haber una gran diferencia entre el valor reclamado por el asegurado (que puede ser hasta el total del principal cubierto) y el ofrecido por el asegurador (que puede ser nada). Esto me impide modelizar el tanto por ciento de pólizas que no cobran nada, el tanto por ciento que cobran parte y las que perciben el 100 %, lo que las ciencias actuariales denominan el histograma de reembolsos porcentuales.

A falta de todos estos datos, para hacer un cálculo meramente hipotético de la rentabilidad del negocio asegurador en Burgos he procedido de dos maneras. Por un lado, he computado todos los ingresos que por primas cobraron los aseguradores. Cifra que he obtenido a partir de establecer la suma anual de los ducados percibidos en cada una de las pólizas conservadas (excluidas las de vida) de acuerdo a sus respectivos premios. Montante que es aproximativo, ya que no sabemos si todos los contratantes pagaron la prima en su momento. A su vez, he comparado las cifras resultantes con la de ducados que mando desembolsar el tribunal del consulado en los pleitos que juzgaron sus autoridades (CUADRO 49).

CUADRO 49
RENTABILIDAD DE LAS PÓLIZAS DE SEGUROS DE BURGOS

Años	Pólizas conservadas	Primas percibidas	Pleitos	Desembolsos
1565	357	56.406,58	146	33.216
1566	242	35.126,59	115	32.700
1567	387	16.698,27	181	60.976
1568	1042	75.192,32	115	25.740
1569	1052	83.376,93	66	18.908
1570	2007	197.467,39	185	38.987
1571	1597	134.936,00	193	66.148
1572	1288	108.948,21	202	47.240
1573	207	22.078,16	402	107.308
1581	187	14.937,07	19	6.256
1582	299	23.647,43	24	13.836

Años	Pólizas conservadas	Primas percibidas	Pleitos	Desembolsos
1583	245	20.290,95	22	7.499
1584	322	26.504,22	26	18.706
1585	238	13.373,19	17	9.894
1586	172	13.377,42	12	5.168
1587	89	8.408,54	20	8.596
1588	85	9.708,00	17	5.780
1589	45	6.443,50	8	3.604
1590	43	4.655,25	3	2.618
1591	73	7.547,75	5	1.581
1592	35	3.095,00	6	2.414
1593	19	1.731,78	1	1.224

El problema que presenta este método es saber si las pólizas computadas (las conservadas) fueron el total o sólo son parte de las que se habían registrado ante los escribanos de la institución consular. Como ya señalé anteriormente, la proporción es imposible de saber. Aunque comparando los datos totales de los ducados del principal de las pólizas conservadas con los de los ducados verdaderamente contratados y por los que se pagó el impuesto de la *avería de los riesgos*, se puede aventurar que únicamente se han preservado la tercera parte o, al menos, la mitad de las pólizas contratadas en su momento. En virtud de una u otra variable, se puede decir que en el primer periodo (1565-1571) —el del mayor volumen de actividad— el 43 % o el 65 % de los ducados de las primas percibidas tuvieron que ser destinadas a pagar los siniestros¹⁴. Porcentaje que es superior al calculado por Puttevils y Deloof para el caso de Juan Henríquez¹⁵, pero que da un margen de beneficios bastante respetable.

El seguro marítimo dio, pues, buenos rendimientos en estos años. Comparativamente los estudios hechos de los negocios de los mercaderes castellanos dan unas cifras que oscilan entre el 8 % y el 20 % de beneficios netos sobre el monto total de las operaciones comerciales internacionales, lo que supone menos beneficios que los seguros. En suma, la situación de la industria aseguradora fue favorable en gran parte de la primera mitad del siglo XVI. Invertir en seguros marítimos tenía otros atractivos. No requería dinero en efectivo por

¹⁴ Este porcentaje debe de incrementarse si incluimos impuestos, comisiones y gastos de gestión de las pólizas.

¹⁵ PUTTEVILS, J. y DELOOF, M., «Marketing and Pricing Risk in Marine Insurance in Sixteenth-Century Antwerp», *The Journal of Economic History*, vol. 77, september 2017, pp. 825-827.

adelantado y era una inversión a corto plazo, teniendo en cuenta el tiempo que se necesita para el cobro y el final de la operación. Eso explicaría que, como hemos visto, durante la década de 1560 hubiera numerosas personas y compañías que querían participar como aseguradores en las pólizas burgalesas. La situación venía, pues, determinada, por las condiciones pacíficas en la mar. Hubo años malos como 1567, pero sobre todo 1573, donde los aseguradores debieron de destinar una cantidad de ducados doble o triple –según la variable establecida– a la percibida por el cobro de las primas en esos años con el fin de destinarla al pago de desembolsos y averías. En suma, se disparaban las pérdidas. La merma de los beneficios de los aseguradores debió ser, pues, traumática. Tal crisis debió de incrementarse a partir de la década de 1570 a juzgar por las cifras de desembolsos que el tribunal del consulado obligó a pagar a los aseguradores. Vemos que aumentaron los pleitos y las devoluciones de las sumas aseguradas.

CUADRO 50
DESEMBOLSOS Y AVERÍAS DE PLEITOS DE SEGUROS LITIGADOS
POR EL CONSULADO DE BURGOS

Año	Desembolsos y averías (ducados)	Limosnas (maravedíes)	Sentencias
1561/1562	68.202,0	23.559	102
1562/1563	94.500,0	32.118	138
1563/1564	140.922,5	47.525	133
1564/1565	88.719,0	33.216	146
1565/1566	111.486,0	32.700	115
1566/1567	176.251,5	60.976	181
1567/1568	67.185,0	25.740	115
1568/1569	28.220,0	18.908	66
1569/1570	176.684,0	38.987	185
1570/1571	166.086,0	66.148	193
1571/1572	122.834,0	47.240	202
1572/1573	249.355,0	107.308	402
1573/1574	92.770,0	38.274	106
1574/1575	118.931,0	73.463	249
1575/1576	98.627,0	64.216	230
1576/1577	65.976,0	53.176	113
1577/1578	36.946,0	37.485	93

Año	Desembolsos y averías (ducados)	Limosnas (maravedíes)	Sentencias
1578/1579	18.024,0	17.374	16
1579/1580	12.950,0	17.476	38
1580/1581	1.380,0	6.256	19
1581/1582	36.050,0	13.836	24
1582/1583	10.284,0	7.499	22
1583/1584	34.000,0	18.706	26
1584/1585	4.800,0	9.894	17
1585/1586	8.550,0	5.168	12
1586/1587	11.773,0	8.596	20
1587/1588	7.275,0	5.780	17
1588/1589	5.225,0	3.604	8
1589/1590	3.800,0	2.618	3
1590/1591	1.592,0	1.581	5
1591/1592	3.350,0	2.414	6
1592/1593	1.800,0	1.224	1
1593/1594			
1594/1595			
1595/1596	1.550,0	1.224	6
1596/1597	2.900,0	1.972	3

Por otro lado, tal comportamiento de la industria aseguradora se refleja, de igual manera, al cruzar las cifras de ducados contratados - obtenidas del cómputo del impuesto de la avería de los seguros (CUADRO 17) con las sumas de ducados desembolsados por sentencias consulares (CUADRO 50). A pesar de lo problemático de dicha comparación¹⁶, ésta es reveladora, aunque de manera indirecta y quizás grosera, de las tribulaciones del negocio financiero que giraba en torno a los seguros burgaleses. En especial para ver su tendencia. Conforme dicha comparación, se puede ver que el porcentaje de desembolsos, respecto a los totales de los principales de las pólizas contratadas, aumenta

¹⁶ El problema del uso de estas cifras de los desembolsos, como he señalado, es saber si todos los pagos en caso de siniestro eran registrados por los jueces o, por el contrario, muchos otros se pagaron sin recurrir a las autoridades consulares. Para complicarlo todo, hay que tener en cuenta que algunos desembolsos no se pagaron, ya que los aseguradores siempre tenían la posibilidad de firmar un reaseguro o recurrir a instancias judiciales con el fin de retrasar el pago.

significativamente en los años 1570, 1571, 1572, 1573, 1574 y 1578. Por el contrario, los momentos anteriores fueron más tranquilos y favorables a los aseguradores, al igual que hemos visto en el análisis anterior. Hecho que nos revela la importancia de que hubiera periodos de paz, cosa que no ocurrió después de 1570. Como he señalado antes, la guerra y el incremento de la piratería no solo incrementaban el precio de los seguros, sino que reducían los beneficios de la inversión de los capitalistas. Lo que se puede apreciar en el caso burgalés es que desde 1570 a 1578 hubo un aumento de los desembolsos y de la litigiosidad, síntoma evidente no solo de mayores reclamaciones, sino también de la negativa de los aseguradores a pagar amigablemente las compensaciones. La toma de la flota de la lana en Middelburg en 1574 marca un antes y un después, pero en los tres años anteriores ya se atisbaba la tormenta.

Así, las actas de la Nación castellana en Brujas señalan en 1568 la captura de varias naves fletadas por dicha institución en Southampton, pero lo que es más revelador es lo que dicen en julio de 1570: que hay que escribir al prior y cónsules de Burgos, por la vía de Ruan, para avisarles de las noticias que han llegado de Londres acerca de «los muchos armados que ay... y si será bueno escrevir que vengan naos por detrás la isla de Ynglaterra»¹⁷. Amén de ello, el mercader de Amberes Juan de Cuéllar en 1572 advertía a Simón Ruiz «Ya habrá vuestra merced entendido las revueltas de estas tierras, que en 32 villas que hay en Holanda hay casi la mitad rebeldes, y lo peor que los guses tienen todas las entradas de los puertos de Holanda y Gelandia, que no puede ir ni venir nao ninguna de ninguna parte. Y no se hace ni se pone remedio en nada... y como tienen gran cantidad de navíos corren por todas las riberas y roban las aldeas»¹⁸. Estamos, pues, ante la cara amarga de la sublevación de los Países Bajos y de las guerras con Inglaterra, que incidieron fuertemente en el declive del comercio castellano con Flandes, el principal mercado que tuvo en los siglos XV y XVI. Como consecuencia disminuyeron las sumas aseguradas, ante la contracción de la demanda por la irrupción de las guerras. Los aseguradores de Burgos optaron por primas más altas y, sobre todo, por rutas menos peligrosas, aunque su resultado fue que el valor de la contratación fuera menor. La situación provocó quiebras de corredores, aseguradores y de numerosos mercaderes castellanos. El panorama era desolador en la propia ciudad de Burgos. Por ello no es extraño que un anónimo comerciante burgalés dijera «al infierno me iría yo con tal de encontrar sitio donde vivir holgadamente»¹⁹.

¹⁷ SB. Consulado de España. *Libro borrón de ayuntamientos, 1564-1595*, fols. 45-52 y 67v.

¹⁸ ASR, CC, Cartas, Caja 17, 108.

¹⁹ GONZÁLEZ GONZÁLEZ, N., *Burgos, la ciudad marginal de Castilla*. Burgos, 1958, p. 151.

Estamos, pues, en el último cuarto del siglo XVI ante una profunda crisis de la industria aseguradora, de la economía de Burgos y, por extensión, de la Castilla septentrional. A los problemas agrarios se suma la profunda caída de su comercio con Europa. Ésta fue fruto de múltiples elementos, como la aparición de nuevos competidores (holandeses, malouinos e, incluso, ingleses); la crisis de los centros pañeros del sur de Flandes que se abastecían de la lana castellana; la fuerte presión fiscal de Felipe II; los permisos de sacas de dinero en oro y plata, que hacían que los extranjeros sacaran sin problemas los beneficios obtenidos en España; los desórdenes en el sistema de pagos de las ferias; etc. Todo ello se tradujo en pérdidas de mercados para las mercancías comercializadas por los españoles, que, aunque intentaron reconvertir sus estrategias, vieron cómo el mercado flamenco y el del norte de Francia sucumbían. La ruina, pues, se extendía entre los mercaderes de Burgos, Medina del Campo o Valladolid, metrópolis que dirigían el comercio castellano con el norte de Europa. Otro factor es de tipo gerencial, ya que a partir de mediados del siglo XVI se observan una serie de cambios en el campo de las técnicas e instrumentos mercantiles utilizados en el comercio internacional de Europa. El viejo sistema medieval de grandes compañías, con agentes en diversos puntos del mundo y agrupados en colonias y naciones entra en crisis. Ahora resulta muy caro continuar con tal tipo de gestión ante el aumento de los costes de mantenimiento de dichas sucursales. Frente a ello, está avanzando otra forma de organizar el comercio europeo: la participación de socios temporales y el sistema de comisión. Modalidad que practicaron en menor escala las grandes compañías italianas y españolas. La conclusión es que un sistema, basado en la existencia de colonias y naciones mercantiles, nacido para ahorrar costes de transacción y de oportunidad y para obtener otra serie de ventajas, se vuelve menos competitivo e, incluso, inoperante. La suerte final estaba, pues, echada.

Otra causa económica, amén de religiosa, vino a sumarse al declive de las colonias. Las comunidades de comerciantes castellanos funcionaban bien si había una cohesión entre sus miembros. Independientemente del lugar elegido, todas las familias de mercaderes castellanos asentadas en Europa estaban fuertemente integradas en cada uno de sus comunidades locales. De ahí que estuvieran muy sometidas al contagio protestante y que las colonias españolas se vieran muy afectadas por las guerras religiosas de la segunda mitad del siglo XVI. A partir de ese momento comienzan a fracturarse las colonias de mercaderes castellanos en Europa, especialmente las localizadas en los Países Bajos y Francia. Desde los años 1570/1580 se están rompiendo las redes de solidaridad entre los componentes de las colonias mercantiles castellanas en Europa. El lazo fundamental que unía a la metrópoli con las diversas comunidades era el comercio, pero éste entra en crisis a finales del siglo XVI. Subsiste la noción de pertenencia a unos mismos orígenes, unos lazos de parentesco

e, incluso, una fluidez informativa. Pero los recelos aumentan ante el contagio protestante y la necesidad de optar por fidelidades de otra índole. Así pues, el sistema de colonias y naciones, que los mercaderes castellanos habían creado a lo largo del siglo XV por toda Europa, que les había reportado indudables ventajas comparativas frente a otros comerciantes y que estaba basado en instituciones dotadas de mecanismos de reputación y en la confianza mutua, ha entrado en declive. Pero en esta crisis, otro de los perjudicados fue el propio engranaje de Imperio Hispánico, que va a ver cómo parte de las redes mercantiles castellanas existentes en Europa ya no le pueden apoyar en su política exterior. Sólo podrá seguir echando mano, aunque en menor grado, de aquellos mercaderes que seguían comerciando en los territorios que permanecían fieles al monarca español.

En este declive, la investigación sobre los seguros burgaleses nos permite obtener nuevas visiones del problema. En primer lugar, como he señalado repetidamente, la inseguridad naval afectó al coste de los seguros en los mares atlánticos, salvo a los de la Carrera de Indias, cuyos barcos iban fuertemente armados. Vinculado a ello está la propia política de construcción naval que propició el monarca Felipe II, tendente a construir barcos de gran tonelaje, que pudieran defenderse mejor. Si ello benefició al comercio americano, que requería grandes naves, perjudicó al de otras rutas. Los navíos de gran tonelaje eran menos eficaces para los pequeños puertos y radas europeas, cosa que no ocurría con los bretones, ingleses y holandeses, más dúctiles. Por otro lado, requerían una mayor tripulación, lo que encarecía el precio de sus fletes. Indudablemente, en esta estrategia hubo beneficiados: los participantes en la Carrera de Indias y, también, los numerosos astilleros y capitalistas vascos, que, al botar grandes naos, las pudieron utilizar en el comercio y, sobre todo, poder revenderlas en Sevilla, obteniendo suculentos beneficios. En este aspecto es revelador cómo el transporte de la lana castellana desde los puertos de Cartagena y Alicante con destino a Pisa y Livorno, que durante el siglo XV y la primera mitad del siglo siguiente estuvo en manos de transportistas vascos, en la segunda pasará a barcos genoveses y ragusinos. Lo mismo puede decirse de la mayor presencia de barcos extranjeros en el comercio exterior castellano. En suma, primaron los intereses políticos del rey sobre los puramente económicos.

En el deterioro del mercado financiero de los seguros burgaleses no hay que olvidar, aunque documentalmente permanece oscuro, el influjo del desorden en el sistema ferial durante las décadas de 1560/1570, propiciado por los problemas hacendísticos de la monarquía. Como las primas se pagaban conforme al calendario ferial de Medina del Campo, su no celebración o la concentración de las ferias perjudicaron seriamente su funcionamiento. Los datos de la contabilidad consular burgalesa nos hablan de la agrupación de

las ferias de mayo de 1567 y 1568; de las de octubre de 1567 y 1568; la no celebración de la de mayo de 1570; la agrupación de las de mayo y octubre de 1571; la no celebración de la de mayo de 1572; la agrupación de las de mayo y octubre de 1573; y la no celebración de la de mayo de 1574. A partir de entonces, parece que las reuniones feriales se celebraron regularmente, a razón de dos por año. Pero el daño ya estaba hecho y sería irreversible. Se había generado una desconfianza entre los inversionistas, temerosos de no poder cobrar a tiempo las primas.

En conclusión, hay un cumulo de elementos y de factores para explicar la crisis de los seguros marítimos castellanos a fines del siglo XVI. Burgos dejó de ser la gran bolsa internacional de seguros que había sido desde finales del siglo XV. No solo se contratan menos pólizas, sino que hay signos de cambio. A diferencia de épocas anteriores, los seguros más importantes y de mayores primas en 1584-1619 están contratados en Madrid, aunque se pongan bajo la protección jurídica del consulado de Burgos. Y, en segundo lugar, los aseguradores no son burgaleses, sino banqueros genoveses y más tarde portugueses, ambos residentes en la corte. Signo inequívoco de que el mercado está pasando a manos de financieros extranjeros. Traspasado el año de 1600 los aseguradores se independizaron de los mecanismos institucionales burgaleses, dejando que la bolsa de seguros de Burgos desapareciera. A partir de ese momento no contamos con apenas investigaciones para estudiar la industria aseguradora española del siglo XVII. La negociación de pólizas de seguros marítimos continuó durante dicha centuria y en la siguiente en algunos centros de contratación como Lisboa, Bilbao, San Sebastián, Sevilla, Cádiz, Mallorca o Barcelona, pero su clientela fue preferentemente local. Estamos, pues, muy lejos de atraer, como en los siglos XV y XVI, a comerciantes y patrones de barcos extranjeros, que optaran por asegurarse en España, eligiendo por el contrario Ámsterdam o Londres. Ello supuso una merma en la llegada de dinero procedente del exterior a través del pago de las primas. Remesas que hubieran venido muy bien para equilibrar la balanza de pagos española, claramente deficitaria. En conclusión, tenemos otra faceta ignorada de la crisis española del siglo XVII y, por extensión, del papel del país en la historia económica mundial.

BIBLIOGRAFÍA

- ABULAFIA, D., *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*, Oxford, 2011 (Barcelona, 2013).
- *The Boundless Sea: A Human History of the Oceans*. London, 2019 (Barcelona, 2021).
- ADDOBATI, A., *Commercio, rischio, guerra: Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*. Roma, 2007.
- «Italy 1500-1800; Cooperation and Competition», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 47-77.
- AGUILERA BARCHET, B., «Un formulario de contrato de seguro de 1546. Contribución del derecho marítimo burgalés», *Derecho Marítimo Europeo. Homenaje a F. Valls Taberner*. Barcelona, 1987, pp. 1135-1176.
- ALBERDI LONBIDE, X. y ARAGÓN RUANO, A., «La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media», *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 1998, pp. 13-33.
- «Relaciones comerciales entre puertos franceses y guipuzcoanos en las décadas finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII, síntoma de vitalidad económica». *Pedralbes: Revista d'història moderna*, n.º 27, 2007, pp. 219-262.
- ALPERS, E. A., *The Indian Ocean in World History*. Oxford, 2014.
- ÁLVAREZ NOGAL, C., «Los bancos públicos de Castilla y el decreto de 1575», *Cuadernos de Historia Moderna*, 42, 2, 2017, pp. 527-551.
- ÁLVAREZ NOGAL, C. y CHAMLEY, Ch., «La crisis financiera de Castilla en 1575-1577: fiscalidad y estrategia», *Revista de la Economía y de la Empresa*, VII, 2013, pp. 187-211.
- «Philip II against the Cortes and the credit freeze of 1575-1577», *Revista de historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 34, 2016, pp. 351-382.
- «Refinancing short-term debt with a fixed monthly interest rate into funded juros under Philip II: an asiento with the Maluenda brothers». *Economic History Review*, 71, 4, 2018, pp. 1100-1117.
- AMMANNATI, F., *Per filo e per segno. L'Arte della lana a Firenze nel Cinquecento*. Firenze, 2020.
- AMMANNATI, F. y GONZÁLEZ TALAVERA, B., «The Astudillo partnership and the Spanish "nation" in sixteenth-century Florence», in CARACAUSI, A. y JEGGLE, Ch. (eds.), *Commercial networks and European cities, 1400-1800*. Londres, 2014. pp. 121-136.

- ANGULO MORALES, A., «“En poco tiempo vienen ricos e hazen a sus amos pobres”, de factores o encomenderos a protagonistas directos del gran comercio internacional (siglos XV-XVII)», in E. GARCÍA FERNÁNDEZ (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el Medievo y la Modernidad*. Bilbao, 2005, pp. 79-116.
- ARMITAGE, D. y Braddick, M. J. (eds.), *The British Atlantic World, 1500-1800*, Houndmills, 2009.
- ASSANTE, F., *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel settecento. Storia della «Real Compagnia», 1751-1802*. Napoli, 1979.
- AZAOLA, J. J. de, «Elementos de análisis cuantitativos de los registros privados: ejemplo de los registros Ruiz de Nantes», *Actas de las I Jornadas de metodología aplicada de las Ciencias Históricas*, Santiago de Compostela, 1975, pp. 781-793.
- AZPIAZU ELORZA, J. A., *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*. San Sebastián, 1991.
- *El eibarrés Martín López de Isasi*. Éibar, 1999.
- «Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia», *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 3, 2002, pp. 77-97.
- «Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, 2003, pp. 207-225.
- BAILYN, B., *Atlantic History. Concept and Contours*. Cambridge, 2005.
- BALLESTEROS CABALLERO, F., «El seguro marítimo en Burgos. Una póliza de 1509», *Boletín de la Institución Fernán González*, 207, 1993, pp. 207-217.
- BARATA, F. Themudo, *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*. Lisboa, 1998.
- 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.
- BARKHAM, M. H., *Shipowning, shipbuilding and trans-Atlantic fishing in Spanish Basque ports, 1560-1630* (PhD thesis, University of Cambridge, 1991).
- «Mercaderes, comercio, y finanzas en el norte de España: seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián y Madrid», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos»*. Burgos, 1994, pp. 557-619.
- BARNEY, O. C., *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*. México, 1998.
- BARROS, A. «As relações entre o Porto e a Galiza nos finais da Idade Media. (Perspectivas de trabalho)», *Revista da Faculdade de Letras-Historia*, Vol. XV, 1998, pp. 187-98.

- BARROS, A. *Vinhos de escala e negócios das ilhas: para uma história das relações do Porto com os arquipélagos atlânticos no século XVI*. Porto, 2004.
- «O grande comércio dos “pequenos actores”. Portuenses e Bascos na construção do sistema atlântico», *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, 2, 2005, pp. 335-369.
- *O tempo dos Filipes: a cidade e a construção do mundo global*. Matosinhos. 2009.
- *Porto: a construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa, 2016.
- «Negócios portugueses no início da época moderna: Os tratos atlânticos e as feiras de Castela», in CASADO ALONSO, H. (ed.), *Simón Ruiz y el mundo de los negocios en Europa en los siglos XVI y XVII*. Valladolid, 2017, pp. 117-138.
- BASAS FERNÁNDEZ, M., «El mercader Alonso de Arlanzón, lanero y comisionista de seguros marítimos», *Boletín de la Institución Fernán González*, 1959, pp. 806-817.
- *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*. Bilbao, 1963.
- *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid, 1963.
- «Linajes vascongados en la Universidad de mercaderes de Burgos», *Boletín de la Institución Fernán González*, 1964, pp. 111-128.
- «Relaciones económicas entre Burgos y Florencia en el siglo XVI», *Boletín de la Institución Fernán González*, 1965, pp. 689-713.
- «Tráfico atlántico asegurado en Burgos a mediados del XVI», *Boletín de la Institución Fernán González*, 1966, pp. 62-87.
- BASKES, J., *Staying afloat risk and uncertainty in Spanish Atlantic world trade, 1760-1820*. Stanford, 2013.
- «Cadiz 1780-1808: A Corporate Experiment», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016. pp. 229-247.
- BELLO LEÓN, J. M., «Pleitos y seguros entre los mercaderes de la Baja Andalucía y Atlántico Medio a finales de la Edad Media», in GARCÍA FERNÁNDEZ, M., GALÁN SÁNCHEZ, A. y PEINADO SANTAELLA, R. G. (eds.), *Las fronteras en la Edad Media hispánica, siglos XIII-XVI*. Granada. 2019, pp. 373-392.
- BERENGO, A., *Lettres d'un marchand vénitien Andrea Berengo (1553-1556)*, Présentées par Ugo TUCCI. Paris, 1957.
- BERGIER, J. F., *Genève et l'économie européenne de la renaissance*. Paris, 1963.
- BERNABÉU ALBERT, S. y MARTÍNEZ SHAW, C. (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla, 2013.
- BERNAL, A. M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla, 1992.
- «Seguros marítimos en la Sevilla del siglo XVII: sobre la creación del oficio público de escribano de seguros y la compra del mismo por portugueses», *Anuario de Investigaciones Hespérides*, 1, 1993, pp. 43-54.

- BERNAL, A. M., «Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias, siglo XVI», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos»*. Burgos, 1994, pp. 499-527.
- «Relaciones comerciales y seguros marítimos entre Sevilla y Portugal», in *Congreso Internacional de Historia. El Tratado de Tordesillas y su época*. Madrid, 1995, pp. 863-874.
- *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*. Madrid, 2005.
- BERNARD, J., *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers. 1400-vers. 1550)*. París, 1968.
- BILBAO BILBAO, L. M., «El comercio marítimo de la Villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI», *Bidebarrieta: Revista de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao*, 12, 2003, pp. 225-276.
- 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.
- 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.
- BOCHACA, M. y SARRAZIN, J. L. (eds.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe-XVIIe siècles)*. Rennes, 2007.
- BOGATYREVA, B., «England 1660-1720: Corporate or Private?», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 179-203.
- BOITEUX, L. A., *La fortune de mer: le besoin de sécurité et les debuts de l'assurance maritime*. París, 1968.
- BOUZA ÁLVAREZ, F. J., *Portugal no tempo dos Felipes: política, cultura, representações, 1580-1640*. Lisboa, 2000.
- BRAGA, I. M. R. MENDES DRUMOND, *Um Espaço, Duas Monarquias (Interrelações na Península Ibérica no Tempo de Carlos V)*. Lisboa, 2001.
- BRAGA, P. DRUMONT, «Mercadorias defesas de Portugal para Castela durante a Idade Média», *Hispania*, Vol. LII/182, 1992, pp. 1057-1072.
- BRAUDEL, F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. París, 1949 (México, 1953).
- BRIL, L., *De handel tussen de Nederlanden en het iberisch schiereiland (midden XVIe eeuw)*. Tesis de licenciatura. Universidad de Gante, 1962.

- BROADBERRY, S. y O'ROURKE, K., *The Cambridge Economic History of Modern Europe*. Cambridge, 2010.
- BRUIJN, J. R., «Productivity, profitability, and cost of private and corporate Dutch shil owning in the seventeenth and eighteenth centuries», in TRACY, J. D. (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*. Cambridge, 1990, pp. 174-194.
- BRUMONT, F., «La commercialisation du pastel toulousain (1350-1600)», *Annales du Midi*, tome 106, 205, 1994, pp. 25-40.
- «De Burdeos a Amberes, Londres, Ruan y Bilbao: el comercio del pastel ¿índice de la coyuntura económica europea en el siglo XVI?», in IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., PÉREZ GARCÍA, R. M. y FERNÁNDEZ CHAVES, M. M. (eds.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna*, Sevilla, 2015, pp. 849-861.
- «Las relaciones económicas entre Normandía y Andalucía en el siglo XVI», *Stvdia historica. Historia moderna*, 42, 2020, pp. 13-37.
- BRUMONT, F. y PRIOTTI, J. P., «Identités marchandes. Merciers et hommes d'affaires dans le commerce entre les Pays-Bas et l'Espagne (1533-1536)» *Bulletin dela Commision royale d'histoire/Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis*, 180, 2014, pp. 139-360.
- BUTEL, P., *Histoire de l'Atlantique, de l'Antiquité à nos jours*. París, 2012.
- CAÑIZARES-ESGUERRA, J. y SEEMAN, E. (eds.), *The Atlantic in Global History: 1500-2000*. New Jersey, 2007.
- CARLOS MORALES, C. J. de, *Felipe II: el imperio en bancarrota*, Madrid, 2008.
- CARRASCO GONZÁLEZ, M. G., *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII. (1650-1700)*. Madrid, 1996.
- «Los seguros en el comercio marítimo español durante la Edad Moderna», *Economía marítima: actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando, 1998, pp. 63-82.
- CARVAJAL DE LA VEGA, D., HERRERO JIMÉNEZ, M., MOLINA DE LA TORRE, F. J., y RUIZ ALBI, I., *Mercaderes y cambiadores en los protocolos notariales de la provincia de Valladolid (1486-1520)*. Valladolid, 2015.
- CARVALHO, R. de, *Uma Breve história do seguro: dos antecedentes ao final do século XVII*. Lisboa, 2016.
- CASADO ALONSO, H., «Comercio Internacional y Seguros Marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos». *Actas do Congresso «Bartolomeu Dias e a sua epoca»*. Oporto, 1990, pp. 221-238.
- «El comercio del pastel. Datos para una geografía de la industria pañera española en el siglo XVI», *Revista de Historia Económica*. Año VIII, 3, 1990, pp. 523-548.
- «Finance et Commerce International au milieu du XVIe siècle: La Compagnie des Bernuy», *Annales du Midi*, 195, 1991, pp. 323-343.

- CASADO ALONSO, H., «La Bretagne dans le commerce castillan aux XVe et XVIe siècles», in KERHERVÉ, J. y DANIEL, T. (eds.), *1491. La Bretagne, Terre d'Europe*. Brest-Quimper, 1992, pp. 81-98.
- «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XV», *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1994, vol. I, pp. 175-247.
- (ed.), *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*. Burgos, 1995.
- «La nation et le quartier des Castillans de Bruges (XVe et XVIe siècles)». *Handeligen van het Genootschap voor Geschiedenis «Société d'Emulation» te Brugge*, vol. CXXXIII-1996/1-3, pp. 61-77.
- «Le Rôle des Marchands castillans dans la Commercialisation internationale du Pastel toulousain (XVe et XVIe siècles)», in CARDON, D., MÜLLEROTT, H. E., BEMJELLOUN, B., BRUMONT, F., y DELMAS, M. (eds.), *Woad, Indigo and others Natural Dyes: Past, Present and Future*. Arnstadt, 1998, pp. 65-70.
- «El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI». *Boletín de la Institución Fernán González*. Año LXXVIII, 219, 1999/2, pp. 277-306.
- «Le commerce des «marchandises de Bretagne» avec l'Espagne au XVIe siècle», in A. ANTOINE (ed.), *Les activités textiles dans l'Ouest XVIe-XIXe siècles*. Número especial de *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*. Tomo 107, 2, 2000, pp. 29-50.
- «El comercio español en las rutas del norte», in CASTELLANOS CASTELLANOS, J. L. y SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, F. (coords.), *Carlos V. Europeísmo y Universalidad*. Madrid, 2001. Vol. IV, pp. 129-158.
- «La gestion d'une entreprise de commercialisation du pastel toulousain au début du XVIe siècle», in BRUMONT, F. (ed.), *Le commerce du pastel, de la laine et des draps, XIVe-XVIe siècles*. Número especial de *Annales du Midi, Revue de la France méridionale*. Tomo 113, 236, 2001, pp. 457-479.
- «El comercio de hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, 4, 2003, pp. 165-192.
- *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*. Burgos, 2003.
- «Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI», *Revista da Faculdade de Letras. História*. Porto, III Série, Vol. 4, 2003, pp. 213-242.
- «Relaciones comerciales entre Portugal y Castilla (ca. 1475 – ca. 1550): algunas reflexiones e hipótesis de investigación», in D. Manuel e a sua época. III Congresso Histórico de Guimarães. Guimarães, 2004. Vol. III, pp. 9-26.
- «El papel de las colonias mercantiles castellanas de los Países Bajos en el eje comercial Flandes-Portugal e Islas Atlánticas», in GARCÍA GARCÍA, B. J. y GRILO, F. (eds.), *A o modo da Flandres. Disponibilidade, inovação e mercado de arte na época dos Descobrimentos (1415-1580)*. Madrid, 2005, pp. 17-35.
- «Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los siglos XV y XVI», *Investigaciones de Historia Económica*. 10, 2008, pp. 35-68.

- CASADO ALONSO, H., «Genèse et fin des réseaux de commerce castillans dans l'Europe des XVe et XVIe siècles», in COULON, D. (ed.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce. Concepts récents, réalités historiques du Moyen Âge au XIXe siècle*. Strasbourg, 2010. pp. 129-149.
- «La colonie des marchands castillans de Bruges au milieu du XVe siècle», *Diplomates, voyageurs, pèlerins, marchands entre pays bourguignons et Espagne aux XVe et XVIe siècles*. Neuchâtel, 2011, pp. 233-245.
- «El comercio de Nueva España con Castilla en la época de Felipe II: redes comerciales y seguros marítimos», *Historia Mexicana*, LXI, 3, 243, 2012, pp. 935-994.
- «La pêche à Terre-Neuve et le commerce international: deux activités complémentaires au XVI^e siècle», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Tome 120, 2, 2013, pp. 111-132.
- «Il mondo spagnolo della mercatura e le Americhe nel XVI secolo», in PINTO, G. ROMBAI, L. y TRIPODI, C. (eds.), *Vespucci, Firenze e Le Americhe*. Firenze, 2014. pp. 87-104.
- «El seguro marítimo en la Carrera de Indias en la época de Felipe II», 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. 1253-1270.
- «Circuitos comerciales y flujos financieros en Castilla a fines de la Edad Media e inicios de la Modernidad», in LADERO QUESADA, M. A. y otros, *Estados y mercados financieros en el Occidente cristiano (siglos XIII-XVI)*. Pamplona, 2015, pp. 273-307.
- «Los negocios de la compañía Pesquera-Silos en Florencia en los inicios del siglo XVI», in GARCÍA FERNÁNDEZ, E. y BONACHÍA HERNANDO, J. A. (eds.), *Hacienda, Mercado y Poder al norte de la Corona de Castilla en el transito del Medievo a la Modernidad*. Valladolid, 2015, pp. 69-97.
- «The geographical discoveries: new economic opportunities in a globalising world», in A. BARROS (Coord.), *Os descobrimentos e as origens da convergência global. The discoveries and the origins of global convergence*. Porto, 2015. pp. 170-201.
- «Juan Henríquez, un corredor de seguros de Amberes a mediados del siglo XVI», in GONZÁLEZ DE SANTIAGO, I. y PÉREZ MANRIQUE, J. C. (eds.), *Palabras de Archivo*. Burgos, 2018, pp. 49-68.
- «Comercio y finanzas castellanas en los Países Bajos en la primera mitad del siglo XVI. El ejemplo de la compañía Castro-Mújica», in CASADO ALONSO, H. (Coordinador), *Comercio, Finanzas y Fiscalidad en Castilla (siglos XV-XVI)*. Madrid, 2018, pp. 165-198.
- «Insuring Life, Insuring Debt: Life insurance in sixteenth-century Spain», *Pedralbes, Revista de historia moderna*, 40, 2020, pp. 75-95.
- «Del Mediterráneo al Atlántico. Los negocios de Melchor de Astudillo en Florencia (1559-1563)», in IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., GARCÍA BERNAL, J. J. y MELERO MUÑOZ, I. M. (coords.), *Ciudades atlánticas del sur de España: La construcción de un mundo nuevo (siglos XVI-XVII)*. Sevilla, 2021, pp. 37-58.

- CASADO ALONSO, H., «Entre Europa, América y Asia: La red mercantil de los Astudillo en los siglos XV-XVII», in LÓPEZ GÓMEZ, J. M. y RILOVA PÉREZ, I. (coords.), *Del pasado al futuro una colaboración permanente*. Burgos, 2021, pp. 117-144.
- CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F., «The Iberian economy and commercial exchange with Northwestern Europe in the later middle ages», in *The World of the Newport Ship. Trade, Politics and Shipping*. Cardiff, 2018, pp. 205-227.
- «Comércio entre o porto de Bristol e Portugal no final da Idade Média, 1461-1504», *Anais de História de Além-Mar*, XIX, 2018, pp. 11-36.
- «El comercio entre Castilla e Inglaterra a través de los puertos de Bristol y Bilbao (1461-1504)», in DEL VAL VALDIVIESO, M. I., 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.
- CASADO SOTO, J. L., *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid, 1988.
- «Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI», *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 1996, pp. 169-191.
- CECCARELLI, G., *Il gioco e il peccati: Economia e rischio nel tardo medioevo*. Bologna, 2003.
- «Cittadini e forestieri nel mercato assicurativo di Firenze (secc. XIV-XVI)», in PRODI, P., MUZZARELLI, M. G. y SIMONETTA, S. (eds.), *Identità cittadina e comportamenti socio-economici tra medioevo ed età moderna*. Bologna, 2007.
- «Dalla Compagnia medievale alle Compagnie assicuratrici: famiglie mercantili e mercati assicurativi in una prospettiva europea (secc. XV-XVIII)», in CAVACIOCCHI, S. (ed.), *La famiglia nell'economia europea, secc. XIII-XVIII. Atti della «Quaresima settimana di studi di Storia Economica «F. Datini»*. Firenze, 2009, pp. 399-404.
- *Un mercato del rischio: assicurare e farsi assicurare nella Firenze rinascimentale*. Venezia, 2012.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G., «Los seguros marítimos en la Carrera de Indias», *Anuario historia del derecho español*. Tomo XIX, 1948, pp. 57-102.
- CHAUNU, P. y H., *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris, 1955-1957.
- *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles): introduction méthodologique et indices d'activité*. Paris, 1960.
- CHET, G., «Britain and America 1650-1850: Harmonising Government and Commerce», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 249-268.
- COCKERELL, H. A. L. y GREEN, Edwin, *The British Insurance business 1547-1970: a guide to historical records in the United Kingdom*. London, 1976.

COLLOQUE INTERNATIONAL D'HISTOIRE MARITIME, *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XVe et XVIe siècles*. Paris, 1966.

— *Les routes de l'Atlantique*. Paris, 1969.

— *Le Navire et l'économie maritime du XVe au XVIIIe siècle*. Paris, 1957.

— *Le Navire et l'économie maritime du Moyen âge au XVIIIe siècle*. Paris, 1958.

— *Le navire et l'économie maritime du nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIIIe siècle*. Paris, 1960.

— *Les Grandes escales*. Bruxelles, 1972.

— *Les grandes voies maritimes dans le monde*. Paris, 1965.

— *Les navigations des Occidentaux sur l'Océan Indien et la Mer Caspienne: XIIIe-XVe siècles*. Paris, 1967.

— *Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen-Age au XVIIIème siècle*. Paris, 1962.

— *Méditerranée et Océan Indien*. Paris, 1963.

— *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien*. Paris, 1970.

— *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen âge au XXe siècle*. Rennes, 2006.

— *Le genti del mare Mediterraneo*. Napoli, 1981.

— *Navigazioni mediterranee e connessioni continentali*. Napoli, 1982.

CORDOBA DE LA LLAVE, R., «El comercio de hierro en Córdoba. Un capítulo de la actividad vascongada en Andalucía a fines de la Edad Media», *Congreso de Historia de Euskal Herria. Tomo II. Instituciones, Economía y Sociedad (Siglos VIII-XV)*. San Sebastián, 1988, pp. 315-326.

CORONAS GONZÁLEZ, S. M., *El seguro marítimo en el ámbito comercial Hispano-Flamenco durante el siglo XVI*. Tesis Universidad de Oviedo, 1975.

— «Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo», in *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, 1979, pp. 171-224.

— *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, 1979.

— «La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI», in *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, 1979, pp. 9-169.

— «Orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo», *Revista de Historia del Derecho*, 2, 1981, pp. 269-318.

— «Las Ordenanzas de seguros marítimos del Consulado de la Nación de España en Brujas», *Anuario de Historia del Derecho Español*, 54, 1984, pp. 385-407.

COSTA, L. FREIRE, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa: a construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais, 1997.

— *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comercio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa, 2002. 2 vols.

CRESPO SOLANA, A. (coord.): *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el Mundo Atlántico (1500-1830)*. Madrid, 2010.

CRUSELLES GÓMEZ, E., «Los mercados aseguradores del Mediterráneo catalano-aragonés», in CAVACIOCCHI, S. (ed.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare: Secc. XIII-XVIII. Atti della «37a settimana di studi di Storia Economica «F. Datini»*. Firenze, 2006. pp. 613-619.

- CUADRADA, C. y LÓPEZ, M.^a D. «Les assurances mallorquines i el comerç marítim Mediterrani a la Baixa Edat Mitjana: la ruta magribina», *Estudis Històrics i documents. Arxius de Protocols*. XVII, 1999, pp. 87-106.
- CUNLIFFE, B. W., *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples, 8000 BC-AD 1500*. Oxford, 2004.
- CURTIN, P., *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge, 1984.
- D'ARIENZO, L., *La presenza degli italiani in Portogallo al tempo di Colombo*. Roma, 2003.
- DE GROOTE, H. L. V., *De zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw*. Antwerpen, 1975.
- DE ROOVER, F. E., «Early examples of marine insurance», *Journal of Economic History*, vol. 5, 2, 1945, pp. 172-200.
- DE RUYSSCHER, D., «From usages of merchants to default rules: practices of trade, ius commune and urban law in early modern Antwerp», *Journal of Legal History*, vol. 33, 1, 2012.
- «Antwerp 1490-1590: Insurance and Speculation», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 79-105.
- DE RUYSSCHER, D. y PUTTEVILS, J., «The Art of Compromise. Legislative Deliberations on Marine Insurance Institutions in Antwerp (c. 1550-c. 1570)», *Low Countries Historical Review*, 130-3, 2015, pp. 15-49.
- DELL'OSA, D., *Il carteggiatore di Nicolò Sagri*. Milano, 2010.
- DEL TREPPO, M., «Assicurazioni e commercio internazionale a Barcellona nel 1428-1429», *Revista Storica Italiana*, vol. 69, 1957, pp. 44-81.
- DELUMEAU, J., *L'Alun de Rome, XV-XIXe siècle*. París, 1963.
- DEMEULENAERE-DOUYERE, C., «Le commerce espagnol à Rouen au XVIe siècle», *Etudes Normandes*, 2-1981, pp. 43-54.
- «Les espagnols et la société rouennaise au XVIe siècle», *Etudes Normandes*, 3, 1981, pp. 65-83.
- DENZEL, M. A., «Die Seeverversicherung als kommerzielle Innovation im Mittelmeer und in Nordwesteuropa vom Mittelalter bis zum 18. Jahrhundert», in CAVACIOCCHI, S. (ed.), *Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare. Secc. XIII-XVIII. Atti della «Trentasettesima Settimana di Studi», 11-15 aprile 2005*, Firenze 2006, pp. 575-609.
- DENZEL, M. A., *The Marine Insurance at Hamburg, 1736 to 1859*. Leiden, 2017.

- DI VITTORIO, A. (ed.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed Età moderna*. Bari, 1990.
- DOEHAERD, R., *Études anversoises: documents sur le commerce international à Anvers, 1488-1514*. París, 1962-1963, 3 vols.
- DREIJER, G., «Maritime Averages and the Complexity of Risk Management in Sixteenth-century Antwerp», *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 2020, pp. 31-53.
- DRELICHMAN, M. y VOTH, H. J., *Lending to the Borrower from Hell*. Princeton, 2014.
- DREW, B., *The London Assurance; a second chronicle*. London. 1949.
- DUBERT, I. y SOBRADO CORREA, H. (eds.); GARCÍA HURTADO, M. R., REY CASTELAO, O. y GONZÁLEZ LOPO, D. L. (coords.), *El mar en los siglos modernos. O mar nos séculos modernos* Santiago de Compostela, 2009, 2 vols.
- EKBERG, E., LANGE, E. y EROK, E. (2012), «Building the Networks of Trade. Perspectives on Twentieth-Century Maritime History», in HARLAFTIS, G., TENOLD, S. y VALDALISO, J. M. (eds.), *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*. Basingstoke, 2012, pp. 88-105.
- FAGEL, R., *De Hispano-Vlaamse Wereld. De contacten tussen Spanjaarden en Nederlanders, 1496-1555*. Bruselas, 1996.
- FENICIA, G., *Politica economica e realtà mercantile nel Regno di Napoli nella prima metà del XVI secolo (1503-1556)*. Bari, 1996.
- *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II. Organizzazione e finanziamento*. Bari, 2003.
- «I noli nell'economia ragusea del XVI secolo», in CAVACIOCCHI, S. (ed.), *Ricchezza del mare ricchezza dal mare. Secc. XIII-XVII*, vol. II, Firenze, 2006, pp. 675-687.
- FERNÁNDEZ CHAVES, M. F., «El pastel de las “ilhas atlanticas” portuguesas y la producción textil en la Andalucía del siglo XVI», in IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., PÉREZ GARCÍA, R. M. y FERNÁNDEZ CHAVES, M. F. (coords.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna*. Sevilla, 2015. Vol. 2, pp. 525-538.
- FERNÁNDEZ CHAVES, M. F. y PÉREZ GARCÍA, R. M., «Las redes de la trata negrera: mercaderes portugueses y tráfico de esclavos en Sevilla (c. 1560-1580)», en MARTÍN CASARES, A. y GARCÍA BARRANCO, M. (comps.), *La esclavitud negroafricana en la historia de España. Siglos XVI y XVII*. Granada, 2010, pp. 5-34.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. y otros, *El Abra: ¿mare nostrum? Portugalete y el mar*. Portugalete, 2006.
- FERREIRA, A. M. PEREIRA, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*. Cascais, 1995.

- FERREIRA PRIEGUE, E., *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, 1988.
- FERRER MAILLOL, M. T., *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, 2001.
- FINDLAY, R. y O'ROURKE, K., *Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium*. Princeton, 2007.
- FRIEL, I., *Maritime history of Britain and Ireland*. Londres, 2003.
- FUSARO, M., HEYWOOD, C. y OMRI, M. S. (eds.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy*. London, 2010.
- GACTO FERNÁNDEZ, E., *Historia de la jurisdicción mercantil en España*. Sevilla, 1971.
- GARCÍA BAQUERO, A., *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Cádiz, 1976, 2 vols.
- GARCÍA DE QUEVEDO Y CONCELLÓN, E., *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*. Burgos, 1905 (Ed. Facsimil. Burgos, 1995).
- GARCÍA FERNÁNDEZ, E., «Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores vascas (siglos XIV al XVI)», *118 Congrès Nat. des soc. hist. et scient. (Pau-1993), Golfe de Gascogne*, Pau, 1995, pp. 357-375.
- (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el Medievo y la Modernidad*. Leioa, 2005.
- «Hombres y mujeres de negocios del País Vasco en la Baja Edad Media», in BONACHÍA HERNANDO, J. A. y CARVAJAL DE LA VEGA, D. (eds.), *Los negocios del hombre: comercio y rentas en Castilla. Siglos XV y XVI*. Valladolid, 2012, pp. 107-146.
- GARCÍA FUENTES, L., *Sevilla, los vascos y América*. Bilbao, 1991.
- «Los vascos en la Carrera de Indias en la edad moderna: una minoría dominante», *Temas americanistas*, 16, 2003, pp. 29-49.
- GARCÍA HERNÁN, E. y MAFFI, D. (eds.), *Estudios sobre Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*. Valencia, 2017.
- GARCÍA SANZ, A., «El Seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos»*. Burgos, 1994, pp. 443-498.

- GARCÍA SANZ, A., «Mercaderes hacedores de paños en Segovia en la época de Carlos V: organización del proceso productivo y estructura del capital», *Hacienda Pública Española*, 108-109, 1987, pp.65-79.
- GARCÍA SANZ, A. y FERRER MAILLOL, M. T., *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona, 1983.
- GELABERT GONZÁLEZ, J. E., «Diplomacia, comercio y tolerancia en la Europa Atlántica (1585-1609)», in TRUCHUELO GARCÍA, S., LÓPEZ VELA, R. TORRES ARCE, M. (coords.), «*Civitas*»: *expresiones de la ciudad en la Edad Moderna*. Santander, 2015, pp. 227-253.
- GELDERBLOM, O. *Cities of Commerce: The Institutional Foundations of International Trade in the Low Countries, 1250-1650*. Princeton, 2013.
- GÉNARD, P., «Jean-Baptisti Ferrufini et les assurances maritimes à Anvers au XVIe Siècle», *Bulletin de la Société de Géographie d'Anvers*, tome VII, 1882, pp. 193-268.
- GIACCHERO, G., *Storia delle assicurazioni maritime. L'esperienza genovese dal medioevo all'età contemporanea*. Génova, 1984.
- 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*, 33, 2013, pp. 37-62.
- GIOFFRE, D., *Gênes et les foires de change de Lyon à Besançon*. París, 1960.
- GIPOULOUX, F., *Méditerranée asiatique: villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-est, XVIe-XXIe siècles*, París, 2009.
- GO, S., *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870: a comparative institutional approach*. Amsterdam, 2009.
- «Amsterdam 1585-1790: Emergence, Dominance, and Decline», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016. pp. 107-129.
- GOIENETXE PATRÓN, E., *Pasaia atlántico: patrimonio marítimo*. Pasajes, 2013.
- GOLDTHWAITE, R. A., «Performance of the florentine economy, 1494-1512: the silk and wool industries», *Archivio storico italiano*, 2020/2, pp. 311-373.
- GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C., *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566.1609)*. Madrid, 1988.
- GONZÁLEZ ARCE, J. D., «Armamento y hombres de armas en la navegación comercial del Cantábrico oriental (1480-1550)», *Gladius*, XXXIX, 2019, pp. 127-145.

- GONZÁLEZ ARCE, J. D., «Rutas y flujos comerciales en el sistema portuario Portugalete-Bilbao en la primera década del siglo XVI», in SOLORZANO TELECHEA, J. A. y MARTÍN PÉREZ, F. (coords.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*. Madrid, 2020, pp. 59-93.
- 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*, 24, 2011, pp. 51-88.
- GONZÁLEZ DIEZ, E., «El Consulado de Burgos en la Historia del Derecho», in *Conferencias del ciclo «Burgos y el Consulado»*. Burgos, 1994, pp. 11-55.
- GONZÁLEZ FERRANDO, J. M., *Los libros de cuentas (1545-1574) de la familia Salamanca, mercaderes e hidalgos burgaleses del siglo XVI*. Burgos, 2010.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, N., *Burgos, la ciudad marginal de Castilla*. Burgos, 1958.
- GONZÁLEZ TALAVERA, B. M., *Florenia española. Mercaderes, nobles y mecenas en la órbita de los Médicis (S. XVI)*. Granada, 2021.
- GORIS, J. A., *Etude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) a Anvers de 1488 à 1567: contribution a l'histoire des débuts du capitalisme moderne*. Lovaina, 1925.
- GRAFE, R., *Entre el mundo Ibérico y el Atlántico: comercio y especialización regional 1550-1650*. Bilbao, 2005.
- GREENE, J. P. y MORGAN, P. D. (eds.), *Atlantic History. A Critical Appraisal*. Oxford, 2009.
- GUIARD LARRAURI, T., *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*. Bilbao, 1913.
- GRUZINSKY, S., *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*. París, 2004.
- GUIDI BRUSCOLI, F., Bartolomeo Marchionni «homen de grossa fazenda» (ca. 1450-1530). *Un mercante fiorentino a Lisbona e l'imperio portoghese*. Firenze, 2014.
- GUIRAL-HADZIOSSIF, J., «Assureurs et assurances à Valence à l'époque des Rois Catholiques», in *Horizons marins, itinéraires spirituels (XVe-XVIIIe siècles)*. París, 1987. Vol II, pp. 155-166.
- HAART, S., «De Italie-vaart, 1590-1620», *Zeventigste jaarboek van het genootschap Amstelodamum*, 70, 1978, pp. 42-60.
- HEERS, J., *Le livre de comptes de Giovanni Picamiglio homme d'affaires génois, 1456-1459*. París, 1959.

- HELLEWEGE, Ph. y ROSSI, G. (eds.), *Maritime Risk Mangement. Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan*. Berlín, 2021.
- HEREDIA HERRERA, A., «Apuntes para la Historia del Consulado de la Universidad de cargadores a Indias en Sevilla y Cádiz», *Anuario de Estudios Americanos*, XXVI, 1970, pp. 219-279.
- HORDEN, P. y PURCELL, N., *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*. Oxford, 2000.
- HUXLEY-BARKHAM, S., «Vascos en Terranova», *BEHSS*, vol. 2, 1978, pp. 191-200.
- «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», in HUXLEY, S. (coord.), *Itsasoa, 3: Los vascos en el marco del Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*. San Sebastián, 1987, pp. 26-210.
- «Aseguradores burgaleses y pesca trasatlántica en el País Vasco: el efecto de las guerras sobre sus negocios», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos»*. Burgos, 1994, pp. 531-553.
- INCLÁN GIL, E., «El dinero de la mar», el comercio de la costa vasca con Europa durante los siglos XIV al XVI», in GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el Medievo y la Modernidad*. Leioa, 2005, pp. 17-78.
- IRIXOA CORTÉS, I., *Pasaia: hastapenak (XIV-XVI. mendeak)/ Pasaia: orígenes (siglos XIV-XVI.)*. Pasajes, 2009.
- JUEGA PUIG, J., «Las pólizas de seguros y el préstamo en el comercio marítimo gallego, 1525-1640», *Obradoiro de historia moderna*, n.º 19, 2010, pp. 39-60.
- *El comercio marítimo de Galicia, 1525-1640*. Pontevedra, 2014.
- KEPLER, J. S., «The operating potential of London marine insurance in the 1570's», *Business History*, vol 17, 1, 1975, pp. 44-55.
- KINGSTON, Ch., «América 1720-1820: War and Organization», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016. pp. 205-226.
- LAMIKIZ, X., «¿Qué tipo de capital social generaron los gremios de comerciantes? Reflexiones a partir del ejemplo del Consulado de Bilbao, 1511-1829», in ANGULO MORALES, A. y ARAGÓN RUANO, A. (eds.), *Recuperando el Norte: empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*. Bilbao, 2016. pp. 103-128.
- LANZA GARCÍA, R., *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen. Cantabria, siglos XVI-XVIII*. Santander. 2010.

- LANZA GRACÍA, T. y BILBAO BILBAO, L. M., «Entre Castilla y Francia. Comercio y comerciantes en Bilbao a mediados del siglo XVI», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin AMERICAN Economic History*, 1, 2009, pp. 103-140.
- LAPEYRE, H., «Algunos datos sobre el movimiento del puerto de San Sebastián en tiempos de Felipe II», *BEHSS*, 5, 1971, pp. 181-191.
- *El comercio exterior en Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid, 1981.
- *Una familia de mercaderes: los Ruiz*. Valladolid, 2008 (París, 1955).
- LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016.
- «London 1426-1601: Marine Insurance and the Law Merchant», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016. pp. 151-176.
- LO BASSO, L., «Che il Signore la conduca a salvamento»: le assecurazione marittime nelle strategie economiche dei genovesi nel Seicento», in SCARAMELLA, P. (ed.), *Alberto Tenenti scritti in memoria*. Napoli, 2005, pp. 685-708.
- LOBATO FRANCO, I., *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial: Barcelona 1650-1720*. Sevilla, 1995.
- LOBO CABRERA, M., «Mercaderes de Burgos en Canarias», *Anuario de estudios atlánticos*, 36, 1990, pp. 493-513.
- *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Las Palmas de Gran Canaria, 1993.
- «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.
- LÓPEZ BELTRÁN, M. T., «Financiación de los viajes y cobertura de los riesgos en el tráfico marítimo malagueño en época de los Reyes Católicos. II: Seguros marítimos», *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 21, 1999, pp. 281-300.
- LÓPEZ MARTÍN, I., «A Century of Small Paper Boats. The Hispanic Monarchy, the United Provinces, and the Mediterranean», in CRESPO SOLANA, A. y HERRERO SÁNCHEZ, M. (eds.), *España y las 17 Provincias de los Países Bajos. Una Revisión Historiográfica (XVI-XVIII)*. Córdoba, 2002, pp. 535-562.
- LORENZO SANZ, E., *Comercio de España con América en la época de Felipe II. 1, Los mercaderes y el tráfico indiano*. Valladolid, 1979.
- *Comercio de España con América en la época de Felipe II. 2, La navegación, los tesoros y las perlas*. Valladolid, 1980.

- 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.
- «Aseguración marítima y comercio exterior, 1500-1560», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 2017, 63, pp. 1-17.
- MACKAY, A., «¿Existieron aduanas castellanas en la frontera con Portugal en el siglo XV?», in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. Oporto, 1987. Vol. II, pp. 625-643.
- MADURELL MARIMÓN, J. M., «Los seguros marítimos y el comercio con las Islas de la Madeira y Canarias (1495-1506)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 5, 1959, pp. 485-567.
- MARQUÊS, J., *Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Media*. Lisboa, 1994.
- MARTÍNEZ RUIZ, J. I., «Del intercambio mercantil a la guerra económico financiera: España e Inglaterra en el siglo XVI», in CASADO ALONSO, H. (ed.), *Simón Ruiz y el mundo de los negocios en Europa en los siglos XVI y XVII*. Valladolid, 2017. pp. 43-62.
- (ed.), *A Global Trading Network. The Spanish empire in the world economy (1580-1820)*. Sevilla, 2018.
- MATHERS, C. J., «Family Partnerships and International Trade in Early Modern Europe: Merchants from Burgos in England and France, 1470-1570», *Business History Review*, Vol. 62 1988, pp. 367-397.
- MATHOREZ, J., «Notes sur les Espagnols et les Portugais de Nantes», *Bulletin Hispanique*, XIV-XV, 1912-13. pp. 119-126 y 383-407.
- MAURO, F., *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle (1570-1670): étude économique*. París, 1960.
- MELIS, F., *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*. Le fonti. Roma, 1975.
- MELÓN JIMÉNEZ, M. A., *Hacienda, comercio y contrabando en la frontera de Portugal (siglos XV-XVIII)*. Cáceres, 1999.
- MUIR DICKSON, P. G., *The Sun Insurance Office, 1760-1960. The history of Two and Half Centuries of British Insurance*. Oxford, 1960.
- NEHLSSEN-VON STRYK, K., *L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo*. Roma, 1988.
- NORTH, M., *The Baltic: A History*, Cambridge, MA, 2015.
- *Zwischen Hafen und Horizont: Weltgeschichte der Meere*. München 2016.

- NORWICH, J. J., *The Middle Sea: a history of the Mediterranean*. Londrés 2010.
- OGILVIE, S., *Institutions and European Trade: Merchant Guilds, 1000-1800*. Cambridge, 2011.
- OGILVIE, S. y CARUS, A. W., «Institutions and Economic Growth in Historical Perspective», in PHILIPPE, A. y STEVEN, N. D. (eds.). *Handbook of Economic Growth*. Ámsterdam, 2014, pp. 403-513.
- O'ROURKE, K. H. y WILLIAMSON, J. F.: «When did globalisation begin?», *European Review of Economic History*, 2002, 6, pp. 23-50.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L., «La construcción naval en Gipuzcoa. Siglos XVI-XVII», *It-sas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 1996, pp. 93-146.
- *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. San Sebastián, 2002.
- *La construcción naval en Hondarribia, 1203-2002*. Fuenterrabía, 2003.
- ORDAHL KUPPERMAN, K., *The Atlantic in World History*. Oxford, 2012.
- ORDENANZAS DEL CONSULADO DE BURGOS. Edición facsímil, Lex Nova, Valladolid, 1988.
- OTAZU, A. de y DIAZ DE DURANA, J. R., *El espíritu emprendedor de los vascos*. Madrid, 2008.
- OTTE, E., *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla, 1996.
- *Sevilla, siglo XVI: materiales para su historia económica*. Sevilla, 2008.
- PALENZUELA DOMÍNGUEZ, N., *Los mercaderes burgaleses en la Baja Andalucía a fines de la Edad Media*. Sevilla, 2004.
- PAYNE, L., *Seas and Civilization. A Maritime History of the World*, New York, 2013.
- PEDRAZA PRADES, M. G. y BALLESTEROS CABALLERO, F., *Catálogo de los fondos del Consulado del Mar de Burgos*. Burgos, 1990.
- PELUS, M. L., *Wolter van Holsten. Marchand lubeckois dans la seconde moitié du seizième siècle*. París, 1981.
- PÉREZ EMBID, F., *La frontera entre los reinos de Sevilla y Portugal*. Sevilla, 1975.
- PÉREZ GARCÍA, R. M. y FERNÁNDEZ CHAVES, M. F., «Sevilla y la trata negrera atlántica: envíos de esclavos desde Cabo Verde a la América española, 1569-1579», in ÁLVAREZ SANTALÓ, L. C. (coord.). *Estudios de Historia Moderna en Homenaje al Profesor Antonio García-Baquero*. Sevilla, 2009, pp. 597-622.
- PÉREZ, B., *Les marchands de Séville: une société inquiète (XV-XVI siècles)* París, 2016.

- PETROWISTE, J. (coord.), *Retour au Pays de Cocagne. Nouvelles perspectives sus l'histoire du pastel languedocien (XIIIe-XVIIIe siècles. Numéro especial Annales du Midi. Revue de la France méridionale.* Tome 132, 309-310. 2020.
- PHILLIPS, C. R., *The Struggle for the South Atlantic. The Armada of the Strait, 1581-1584.* London, 2016.
- PHILLIPS, W. D., «Spain's Northern Shipping Industry in the Sixteenth Century», *Journal of European. Economic History*, 17, 1988, pp. 267-301.
- PHILLIPS, W. D. y PHILLIPS, C. R., «Spanish wool and dutch rebels, the Middelburg incident of 1574», *The American Historical Review*, vol. 82, 1977, pp. 312-330.
- PICCINO, L., «Genoa, 1340-1620: Early Development of Marine Insurance», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850.* New York, 2016, pp. 25-45.
- POLONIA, A., *A expansao ultramarina numa perspectiva local: o porto de Vila do Conde no século XVI.* Lisboa, 2007.
- POMERANZ, K. y TOPIK, S.: *The World that Trade Created. Society, Culture, and World Economy. 1400 to Present.* New York, 2006.
- PONS PONS, J., «Cambios en la organización de los aseguradores mallorquines durante la segunda mitad del siglo XVII», *Boletín de la Institución Fernán González*, anexo 1995, pp. 9-24.
- *Companyies i mercat assegurador a Mallorca: (1650-1715).* Mallorca, 1996.
- «Compañías de seguro marítimo en España (1650-1800)», *Hispania, Revista española de historia*, Vol. 67, 225, 2007, pp. 271-294.
- «The Transformation of the Marine Insurance Market in the Seventeenth and Eighteenth Centuries in Spain. From Individual Insurers to Insurance Companies», in HELLEWEGE, Ph. y ROSSI, G. (eds.), *Maritime Risk Mangement. Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan.* Berlin, 2021, pp. 189-207.
- PONS PONS, J. y PONS BRIAS, M. A. (coords.), *Investigaciones históricas sobre el Seguro español.* Madrid, 2010.
- POZA, Licenciado A. de., *Hydrografía la más curiosa que hasta aquí ha salido a luz, en que demás de un derrotero general, se enseña la navegación por altura y derrota, y la del Este Oeste: con la graduación de los puertos y la navegación al Colayo por cinco vías diferentes...*, Bilbao, 1585.
- PRIOTTI, J. P., «Nantes et le commerce atlantique: les relations avec Bilbao au XVIe siècle», *Annales de Bretagne*, 1993, 3, pp. 265-283.
- «Estructura y funcionamiento del sistema asegurador bilbaíno en Europa durante el siglo XVI», *Letras de Deusto*, 93, 2001, pp. 173-306.

- PRIOTTI, J. P., *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Genèse d'une croissance*. Ville-neve d'Ascq, 2003. (Bilbao, 2005).
- «Conflits marchands et intégration économique (Bretagne, Castille et Andalousie, 1560-1580)», in PRIOTTI, J. Ph. y SAUPIN, G. (dirs.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*. Rennes, 2008. pp. 73-99.
- PULIDO SERRANO, I. (ed.), *Más que negocios. Simón Ruiz, un banquero español del siglo XVI entre las penínsulas ibérica e italiana*. Madrid, 2017.
- PUTTEVILS, J., *Merchants and Trading in the Sixteenth Century: The Golden Age of Antwerp*. London, 2015.
- PUTTEVILS, J. y DELOOF, M., «Marketing and Pricing Risk in Marine Insurance in Sixteenth-Century Antwerp», *The Journal of Economic History*, Vol. 77, 2017, pp. 796-837.
- QUERCIA, P., *La gestione del rischi marittimi nel Mediterraneo occidentale della seconda metà del XVI secolo attraverso il mercato assicurativo balearico*. Bari, 2013.
- *Le Assicurazioni marittime maiorchine a metà cinquecento: come fattore di socializzazione del rischio*. Bari, 2014.
- RAVINA, M., «Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a finales del siglo XVII», *Revista de Indias*, 43, 1983, pp. 481-513.
- RAYNES, H. E., *A history of British Insurance*. New York, 1983.
- REY CASTELAO, O. y GARCÍA HURTADO, M. R. (eds.), *Fronteras de agua: las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Santiago de Compostela, 2016.
- RODRÍGUEZ BLANCO, D., «Las relaciones fronterizas entre Portugal y la Corona de Castilla. El caso de Extremadura», in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. Oporto, 1987. Vol. I, pp.135-146.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R., *Los libros de cuentas del mercader Simón Ruiz. Análisis de una década (1551-1560)*. Tesis doctoral de la Universidad de Valladolid, 1990.
- RODRÍGUEZ LORENZO, S. M., «Sevilla y la carrera de Indias: las compraventas de naos (1560-1622)», *Anuario de Estudios Americanos*, 73, 1, 2016, pp. 65-97.
- ROMANO, R., *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne: 1547-1611*. París, 1951.
- RONQUILLO RUBIO, M., *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV: fundamentos de su éxito y permanencia*. Bilbao, 2008.

- ROSSI, G., *Insurance in Elizabethan England: the London Code*. Cambridge, 2015.
- «England 1523-1601: Te Beginnings of marine Insurance», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1350-1850*. New York, 2016, pp. 131-148.
- «The Abandonment to the Insurers in Sixteenth-Century Insurance Practice: Comparative Remarks and Methodoligal Notes», in PIHLAJAMÄKI, H., CORDES, A., FAUCHU, S. y DE RUYSSCHEL, D. (eds.), *Understanding the Sources of the Early Modern and Modern Commercial Law*. Leiden, 2018, pp. 87-118.
- RUIZ MARTÍN, F., *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*. París, 1965.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M. C., «El comercio marítimo de Baiona en la segunda mitad del siglo XVI», *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, 2008, pp. 179-209.
- SÁNCHEZ BENITO, J. M., «Medidas de política comercial de la monarquía castellana: límites a los intercambios con Portugal», in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. Oporto, 1987. Vol. II, pp. 805-819.
- *La Corona de Castilla y el comercio exterior. Estudio del intervencionismo monárquico sobre los tráfico mercantiles en la Baja Edad Media*. Madrid, 1993.
- SCHAUB, J. P., *Portugal na monarquia hispânica, (1580-1640)*. Lisboa, 2001.
- SCHICK, L., *Jacob Fugger: un grand homme d'affaires au début du XVIe siècle*. París, 1957.
- SERNA VALLEJO, M., *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico*. Madrid, 2010.
- *De los gremios de mareantes a las actuales cofradías de Castro Urdiales, Colindres, Laredo y Santoña*. Santander, 2017.
- SERNA VALLEJO, M. y BARÓ PAZOS, J., «La regulación jurídica-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII)», *Notitia vasconiae: revista de derecho histórico de Vasconia*, 2, 2003, pp. 29-96.
- SERRANO MANGAS, F., *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*. Madrid, 1992.
- «Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias», *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 1996, pp. 223-236.
- SICKING, L., *Neptune and the Netherlands. State, Economy and War in the Renaissance*. Leiden, 2004 (Santander, 2017).
- «Los grupos de intereses marítimos de la Península Ibérica en la ciudad de Amberes: la gestión de riesgos y la navegación en el siglo XVI», in SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., BOCHACA, M. y AGUIAR ANDRADE, A. (eds.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño, 2012, pp. 167-199.

- SILVA, J. GENTIL DA, *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchandes des Rodrigues d'Evora et Veiga*. París, 1956.
- *Marchandises et finances: lettres de Lisbonne (1563-1578)*. París, 1959.
- SOLY, H., «De aluinhandel in de Nederlanden in de zestiende eeuw», *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, 52, 1974, pp. 800-857.
- SPOONER, F., *Risks at Sea: Amsterdam Insurance and Maritime Europe, 1766-1780*. Cambridge, 1980.
- SPUFFORD, P., «From Genoa to London: the Places of Insurance in Europe», in LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*. New York, 2016, pp. 271-297.
- STEVENS, F., «The contribution of Antwerp to development of marine insurance in the 16th century», in HUYBRECHTS, M. (ed.), *Marine Insurance at the Turn of the Millenium*. Antwerpen, 2000, pp. 15-20.
- STURMEL, Ph. (ed.), *Les échanges maritimes et commerciaux de l'Antiquité à nos jours*. París, 2014, 2 vols.
- TABAK, F., *The waning of the Mediterranean 1550-1870. A geohistorical Approach*. Baltimore 2007.
- TANGUY, J., *Le commerce du Port de Nantes au milieu du XVIe siècle*. París, 1956.
- TENENTI, A., *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*. París, 1959.
- «El Seguro marítimo en la Europa de los siglos XV y XVI», in *V Centenario del Consulado de Burgos. Simposio Internacional «El Consulado de Burgos*. Burgos, 1994, pp. 421-442.
- TENENTI, A y B., *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*. Roma, 1985.
- THORNTON, J. K., *A Cultural History of the Atlantic World 1250-1820*, Cambridge, 2012.
- TOGNETTI, S., «L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento: dal libro di conti personale di Gherardo di Bartolomeo Gherardi», *Storia economica*, 2017, 1, pp. 5-48.
- TORTELLA CASARES, G. (dir.); CARUANA DE LAS CAGIGAS, L., GARCÍA RUÍZ, J. L., MANZANO MARTOS, A., PONS PONS, J., *Historia del seguro en España*. Madrid, 2014.
- TRACY, T. (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the early Modern World 1350-1750*. Cambridge, 1990.
- *The Political Economy of Merchant Empires*. Cambridge, 1991.

- TRANCHANT, M., *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*. Rennes, 2003.
- TRIVELLATO, F., *The Promise and Peril of Credit. What a Forgotten Legend about Jews and Finance Tells Us about the Making of European Commercial Society*. Princeton, 2019.
- UNSAIN AZPIROZ, J. M. (ed.), *San Sebastián, ciudad marítima*. San Sebastián, 2009.
- URIARTE MELO, C., *Un negocio y un modo de vida en el siglo XVI. La compañía de García y Miguel de Salamanca (1551-1574)*. Tesis doctoral. Universidad de Deusto, 1997.
- VAN DER WEE, H., *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (Fourteenth-Sixteenth Centuries)*. Den Haag, 1963.
- VAN ROYEN, J. R., «The Maritime Relations Between the Dutch Republic and Italy, 1590-1605», in MAZZEI, R. y FANFANI, T. (eds.), *Lucca e l'Europa degli affari, secoli XV-XVI*. Lucca, 1990, pp. 243-272.
- VAQUER BENNASSAR, O., «El comercio marítimo de Mallorca en el tránsito a la modernidad», *Studia historica. Historia moderna*, 17, 1997, pp. 147-156.
- VERLINDEN, Ch., «Código de seguros marítimos según la costumbre de Amberes, promulgado por el Consulado español de Brujas en 1569», *Cuadernos de Historia de España*, VII, 1947, pp. 146-193.
- VERMEESCH, V. ed., *Bruges et l'Europe*. Anvers, 1992.
- WASTIELS, A., *Juan Henriquez, makelaar in zeeverzekeringen te Antwerpen 1562-1563*. Tesis de licenciatura, Universidad de Gante, 1966-1967, 3 vols.
- YUN CASALILLA, B., *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*. Singapore, 2019.

ÍNDICES Y APÉNDICES

APÉNDICES (CD ADJUNTO)

1. Pólizas de seguros marítimos registradas ante el Consulado de Burgos (1565-1619)
2. Barcos registrados en las pólizas de seguros de Burgos (1565-1619)
3. Mediadores en la contratación de seguros del Consulado de Burgos (1565-1619)
4. Contratantes de seguros marítimos en Burgos (1565-1619)
5. Contribuyentes en el impuesto de avería de seguros del Consulado de Burgos (1565-1588)
6. Aseguradores registrados en las pólizas burgalesas (1565-1619)
7. Premios medios de los seguros registrados en el Consulado de Burgos (1565-1619)
8. Evolución de los premios de los seguros marítimos (1481-1619)

ÍNDICE DE CUADROS

1. Documentación de seguros marítimos en libros de contabilidad de compañías mercantiles 37
2. Seguros conservados en el Archivo del Consulado de Burgos (1565-1619) 40
3. Tipos de seguros contratados en Burgos (1565-1619) 41
4. Principales mediadores en la contratación de seguros en el Consulado de Burgos (1565-1619) 57
5. Corresponsales del mediador Juan Lopez de Soto (1565-1573) 60
6. Asegurados por la compañía de Juan de Castro y Simón Díaz el Rico (1481-1508) 93
7. Itinerarios asegurados por la compañía de Juan de Castro y Simón Díaz el Rico (1481-1508) 98
8. Localidades de los barcos citados en los seguros de Juan de Castro y Simón Díaz el Rico 103
9. Pólizas de seguros marítimos contratados por la cía. de Juan de Castro Mújica y asociados 109
10. Premios medios de los seguros de la cía. de Juan de Castro Mújica 109
11. Asegurados por el corredor Juan de Lezama de Bilbao (1537-1539) 112
12. Itinerarios asegurados por Juan de Lezama (1537-1539) 119

13. La cobertura de los seguros de Juan de Lezama (1537-1539)	122
14. Nacionalidades de los asegurados por Juan Henríquez (1562-1563)	125
15. Itinerarios de los seguros de Juan Henríquez (1562-1563)	127
16. Premios de los seguros de Juan Henríquez (1562-1563)	133
17. Ingresos de la avería de seguros del Consulado de Burgos (1565-1588) ...	143
18. Localidades de los barcos según nombre, maestre e itinerario	149
19. Localidades de los barcos identificados	151
20. Asegurados dueños de barcos	164
21. Principales nombres de los barcos	180
22. Seguros de cascos de barcos según su procedencia	183
23. Ducados asegurados sobre cascos de barcos según las diferentes rutas (1565-1596)	186
24. Cargamentos de las flotas de la lana a Flandes	192
25. Puertos de donde salen los barcos y mercancías aseguradas en Burgos	200
26. Sumas aseguradas según puertos de salida	206
27. Puertos de destino de los barcos y mercancías aseguradas en Burgos	208
28. Sumas aseguradas según los puertos de destino	213
29. Itinerarios asegurados en Burgos	215
30. El comercio exterior de los Países Bajos con la Península Ibérica (1552-1553)	225
31. Los seguros marítimos burgaleses en las rutas de América (1565-1598)	229
32. Los seguros burgaleses de la Carrera de Indias	230
33. El mercado de seguros hacia las Indias	232
34. El mercado de seguros desde las Indias	235
35. Seguros burgaleses para la pesca en Terranova	246
36. Expediciones aseguradas en Burgos para la pesca en Terranova, según las localidades de los barcos	247
37. Localidades de los que se aseguran para la pesca en Terranova (1565-1619) ..	250
38. Principales asegurados en los viajes a Terranova	252
39. Número de expediciones aseguradas en Burgos desde y hacia los puertos cantábricos	257
40. La cobertura de los seguros burgaleses (1565-1619)	266
41. Rutas que cubren los barcos, cuyos cascos se aseguran en Burgos	275
42. Principales contratantes de seguros marítimos en Burgos (1565-1619)	280
43. Localidades de los contratantes de seguros en Burgos (1565-1619)	287
44. Aseguradores de las pólizas burgalesas	301
45. Mayores contribuyentes en el impuesto de la avería de los seguros (1565-1588)	304
46. Principales aseguradores de las polizas registradas ante el Consulado de Burgos	306
47. Premios medios de los seguros burgaleses	316
48. Premios medios de los seguros burgaleses según rutas (1565-1619)	318
49. Rentabilidad de las pólizas de seguros de Burgos	346
50. Desembolsos y averías de pleitos de seguros litigados por el Consulado de Burgos (1561-1597)	348

ÍNDICE DE GRÁFICOS

1. El mercado de seguros de Burgos (1565-1588)	144
2. Sentencias de pleitos de seguros dictadas por el Consulado de Burgos	146
3. Procedencia de los barcos citados en los seguros marítimos de Burgos	150
4. Ducados asegurados según el puerto de partida de los navíos	207
5. Ducados asegurados según puertos de destino	214
6. Destinos de los barcos asegurados en Burgos que parten de los puertos cantábricos	259
7. Destinos de los barcos asegurados en Burgos que parten de los puertos vasco-españoles	260
8. Ducados asegurados según el destino de los barcos que parten del País Vasco español	260
9. Ducados asegurados, según el origen de los barcos que entran en los puertos vascos	261
10. Localidades de los que aseguran las mercancías que salen por los puertos vizcaínos	262
11. Localidades de los que aseguran las mercancías que salen por los puertos guipuzcoanos	263
12. Evolución de los premios en las rutas noratlánticas	337
13. Evolución de los premios en las rutas Andalucía-Europa noratlántica	339
14. Evolución de los premios en las rutas Andalucía-Costa Cantábrica	340
15. Evolución de los premios en las rutas mediterráneas	341
16. Evolución de los premios en la Carrera de Indias	342
17. Evolución de los premios en los mares Mediterráneo y Noratlántico	343

ÍNDICE DE MAPAS

1. Puertos de salida y de llegada de los viajes asegurados por Juan Henríquez de Amberes	127
2. Barcos para la pesca de Terranova con cargamentos asegurados en Burgos (1565-1615)	249
3. Barcos de los puertos cantábricos con mercancías aseguradas en Burgos (1565-1615)	258
4. Contratantes de seguros en Burgos residentes en el norte de España (1565-1615)	264
5. Localidades de los contratantes de seguros de Burgos	289





EDICIONES
Universidad
Valladolid



ISBN: 978-84-1320-156-6

