

Juan José Iglesias Rodríguez
Rafael M. Pérez García
Manuel F. Fernández Chaves
(eds.)

COMERCIO Y CULTURA EN LA EDAD MODERNA

COMUNICACIONES DE LA XIII REUNIÓN
CIENTÍFICA DE LA FUNDACIÓN
ESPAÑOLA DE HISTORIA MODERNA



Sevilla 2015

ÍNDICE

Serie: Historia y Geografía
Núm.: 291

COMITÉ EDITORIAL:

Antonio Caballos Rufino
(Director de la Editorial Universidad de Sevilla)
Eduardo Ferrer Albelda
(Subdirector)
Manuel Espejo y Lerdo de Tejada
Juan José Iglesias Rodríguez
Juan Jiménez-Castellanos Ballesteros
Isabel López Calderón
Juan Montero Delgado
Lourdes Múnduate Jaca
Jaime Navarro Casas
M^a del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado
Adoración Rueda Rueda
Rosario Villegas Sánchez

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

Obra editada en colaboración con la Fundación Española de Historia Moderna

Motivo de cubierta: *Vista de Sevilla en el siglo XVI*, por A. Sánchez Coello

© Editorial Universidad de Sevilla 2015
C/ Porvenir, 27 - 41013 Sevilla.
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <<http://www.editorial.us.es>>

© POR LOS TEXTOS, SUS AUTORES 2015

© JUAN JOSÉ IGLESIAS RODRÍGUEZ, RAFAEL M. PÉREZ
GARCÍA Y MANUEL F. FERNÁNDEZ CHAVES (EDS.) 2015

Las comunicaciones presentadas en la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna e incluidas en formato digital en la presente obra han sido sometidas a la evaluación de dos expertos, por el sistema de doble ciego, según el protocolo establecido por el comité organizador del congreso.

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN: 978-84-472-1746-5
Depósito Legal: SE 929-2015
Impresión: Kadmos

ÍNDICE

EL SEGURO MARÍTIMO EN LA CARRERA DE INDIAS EN LA ÉPOCA DE FELIPE II¹

HILARIO CASADO ALONSO
Universidad de Valladolid

Resumen: El trabajo analiza el comercio y la navegación entre Europa y África con América a partir del estudio de una fuente documental hasta ahora muy poco utilizada: la existencia de 2.119 pólizas de seguros marítimos que sobre dichas rutas se han conservado en el Archivo del Consulado de Burgos para el periodo que va de 1565 a 1598. De éstas 893 pólizas corresponden al comercio de la “Carrera de Indias”. Analizamos sus características, el precio de los seguros, el tipo de barcos y quiénes fueron sus contratantes, llegando a la conclusión que los seguros marítimos en las rutas americanas se hicieron principalmente en Burgos y no en Sevilla.

Palabras clave: Comercio con América, Seguros, Redes comerciales, siglo XVI.

Abstract: This paper analyses trade and navigation between Europe and Africa with America by using documents that have not been much studied until now: 2,119 marine insurance contracts that are held at the Archivo del Consulado in Burgos (Spain). These document trade and navigation in the above-mentioned routes between 1565 and 1598. In particular, this paper analyses 893 contracts that deal with the trade of the “Carrera de Indias”. We study their main characteristics, price, types of ships used, and participants. Our analysis allow us to conclude that 16th marine insurance covering American routes were mainly signed in Burgos and not in Sevilla.

Keywords: Trade with America, Insurance, Commercial Networks, Early Modern Spain.

1. Este trabajo se enmarca dentro del proyecto de investigación “Poder, sociedad y fiscalidad en la Meseta Norte castellana en el transito del Medievo a la Modernidad” (Ref. HAR2011-27016-C02-02).

Los estudios acerca del comercio en la Carrera de Indias en el siglo XVI se han centrado de manera fundamental en los fondos documentales del Archivo de Indias y en los protocolos notariales de las ciudades andaluzas. En este trabajo planteamos otra fuente de investigación: las pólizas de seguros marítimos, que mercaderes, cargadores, maestros y demás agentes contrataron en las diversas rutas de la Carrera de Indias en dicha centuria. Tal estudio apenas se ha realizado, ya que – al igual que ocurre para otras épocas y territorios – apenas se han conservado grandes masas documentales que permitan realizar dicho análisis. Las escasas publicaciones existentes han centrado su atención, sobre todo, en los aspectos jurídicos – especialmente en la cuestión de la avería –, obviando las facetas económicas y sociales. Sólo el artículo preclaro de G. Céspedes del Castillo apuntó algunas cuestiones desde la faceta económica de los tráficos indianos mediante el análisis de algunos seguros marítimos². Trabajo que fue completado por los de A. M. Bernal, E. Otte y O. Cruz Barney³. Sin embargo, los conocimientos existentes sobre la práctica aseguradora hacia América están por desvelarse⁴. Yo, aquí, apuntaré algunos datos, demostrando cómo, durante el reinado de Felipe II y, muy posiblemente, con anterioridad, las flotas con destino hacia y desde Las Indias, frente a lo que se ha supuesto hasta ahora, se aseguraron en Burgos ante su Consulado y no en Sevilla.

1. BURGOS. CENTRO INTERNACIONAL DE CONTRATACIÓN DE SEGUROS EN EL SIGLO XVI

En anteriores trabajos míos señalé cómo 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 las pólizas de seguros marítimos, de reaseguros y seguros de vida de toda España y Portugal, extendiendo, incluso, su ámbito de actuación a otros mares y rutas. 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,

2. Guillermo Céspedes del Castillo, “Seguros marítimos en la Carrera de Indias”, *Anuario de Historia del Derecho Español* (1948-49), pp. 58-102.

3. Antonio Miguel Bernal, “Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias. Siglo XV”, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*. Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 1994. Vol. I, pp. 499-527. Enrique Otte, *Sevilla, siglo XVI: materiales para su historia económica*. Sevilla, Centro de estudios andaluces, 2008. pp. 233-238. Oscar Cruz Barney, *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*. México, UNAM, 1998.

4. Gabriel Tortella Casares (dir.), *Historia del seguro en España*. Madrid, MAPFRE, 2014. pp. 31-37.

autoridades consulares, 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 1572⁵. En consecuencia, no sólo había dinero para invertir, sino también la total seguridad jurídica que ofrecía la legislación del Consulado. De ahí que a la ciudad burgalesa acudieran mercaderes y patronos de barcos de todas 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. Situación que 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.

Desde finales del siglo XV la actividad aseguradora de Burgos estaba en manos de particulares cuyas actividades no estaban especializadas, ya que la mayor parte de ellos eran comerciantes que simultaneaban sus tratos mercantiles con la financiación de seguros de cargamentos de nacionales y de extranjeros, así como sobre los cascos y aparejos de los barcos. Este es el caso de los primeros seguros marítimos burgaleses que conocemos y que se remontan al año de 1481. En dicho año encontramos en el libro de contabilidad del mercader Juan de Castro numerosos asientos que hablan cómo estaba asegurando cargamentos de otros burgaleses. Aparecen cuentas de 207 pólizas de seguros marítimos, que abarcan desde dicho año hasta el de 1511. Comprenden todo tipo de rutas (Flandes, Inglaterra, Normandía, Bretaña; Portugal, Azores, Italia e, incluso, América) y de mercancías (lana,

5. Manuel Basas Fernández, *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*. Bilbao, Deusto, 1963. Santos M. Coronas González, *Derecho mercantil castellano*. León, Universidad, 1979. Floriano Ballesteros Caballero, "El seguro marítimo en Burgos: una póliza de 1509", *Boletín de la Institución Fernán González*, n.º 27 (1993). pp. 207-217.

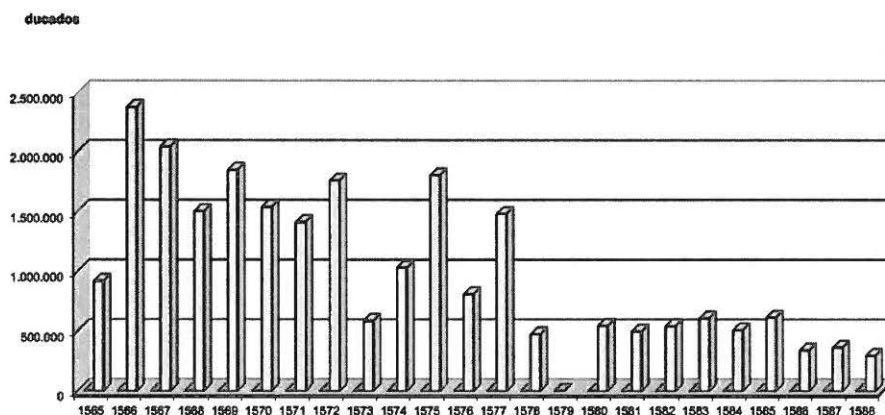
tejidos, alimentos, especias, colorantes, azúcar, etc.⁶ En esos años, las autoridades consulares (burgalesas, bilbaínas o sevillanas) y las monárquicas no intervenían en su control, salvo para regular el cumplimiento de las leyes y enjuiciar los posibles conflictos. Tal sistema era semejante al de otras zonas europeas. Fruto de ello es que inicios de la Edad Moderna nos encontremos con comerciantes vascos, genoveses, vallisoletanos, andaluces y de otras regiones asegurando primas, en diversas plazas españolas, con todo tipo de contratantes. Pero, de entre ellos, por las razones arriba citadas, los que más participaron en dicho negocio fueron los burgaleses. Tal fue su actividad y las sumas de dinero que movieron, que el propio Consulado de Burgos decidió implantar en 1564 un impuesto, una avería, sobre la contratación de los seguros, equivalente a 16 maravedís por cada 100 ducados de prima. Fruto de lo cual es la conservación de 11 libros de registro de pólizas en su archivo. Mínima parte de los que debieron de existir.

A partir de la contabilidad de dicho impuesto, cobrado por el Consulado a los diferentes corredores de seguros (GRAFICO), he podido establecer que, durante la segunda mitad del siglo XVI, se firmaron en Burgos más de 2.000 pólizas anuales, siendo sus contratantes procedentes de múltiples partes de Europa, América y La India. Los momentos de esplendor de la actividad aseguradora corresponderían a mediados del siglo XVI, prolongándose hasta 1577. Años en que la media anual de las primas de seguros contratadas osciló en torno al millón y medio de ducados. Cifra muy elevada, que nos habla del activo mercado financiero que se desarrolló en la plaza burgalesa. A partir de entonces, las dificultades del comercio burgalés, los problemas crediticios que afectaron a la economía castellana –reflejados en las negociaciones de las ferias– como producto de las dificultades financieras de Felipe II y la crisis del sistema de naciones y colonias mercantiles castellanas asentadas en Europa, hicieron que el negocio del seguro fuera más arriesgado y menos atractivo para que los capitalistas castellanos invirtieran. Más, si cabe, la proliferación de quiebras que, a partir de esos momentos, se produjeron en Castilla⁷.

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

7. Hilario Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (Siglos XV y XVI)*. Burgos, Cajacírculo, 2003.

EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS (1565 - 1588)



De todas las operaciones financieras contratadas se han conservado únicamente registros de 10.397 pólizas (entre seguros marítimos, reaseguros y seguros de vida), inscritas ante los escribanos del Consulado entre los años 1565 y 1619, aunque su mayor parte abarcan de 1565 a 1586⁸. Este elevado número constituye una mínima parte de las que se firmaron entonces, pero es muy superior al existente para otras plazas europeas del momento, donde no disponemos de cifras semejantes más que para el siglo XVIII⁹. Tal enorme documentación, unida a otra de diversa índole, permite conocer a la perfección cómo era el sistema de contratación que emplearon los aseguradores burgaleses. Este se efectuaba mediante dos tipos de intermediarios. En primer lugar, toda una serie de corredores y comisionistas que se localizaban en los diferentes puertos y centros económicos del momento. Estos eran los que se ponían contacto con los mercaderes y dueños de barcos. A su vez, mediante poderes notariales, que habían otorgado, pasaban dicha información a un

8. Archivo Diputación Provincial de Burgos. Consulado. Libros 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 y 101.

9. Alberto y Branislava Tenenti, *El prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*. Roma, Società Editoriale Jouvence, 1985. Frank Spooner, *Risk at Sea. Amsterdam Insurance and Maritime Europe, 1766-1780*. Cambridge, Cambridge University Press, 1983. Franca Assante, *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel settecento. Storia della "Real Compagnia", 1751-1802*. Nápoles, Università di Napoli, 1979. Peter George Muir Dickson, *The Sun Insurance Office, 1760-1960. The history of Two and Half Centuries of British Insurance*. Oxford, Oxford University Press, 1960. Andrea Addobbati, *Commercio. Rischio. Guerra. Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*. Roma, Ediz. di Storia e Letteratura, 2007.

selecto número de corredores de seguros (en torno a unos 30) residentes en Burgos, que se encargaban de buscar en la ciudad, en Madrid o en las ferias de Medina del Campo a las personas que quisieran cubrir las sumas de dinero contratadas en las pólizas.

Tal sistema permitía que residentes en todos los lugares de Europa, América e, incluso, de la India contrataran seguros en Burgos. Su extensión geográfica nos revela que nos encontramos con asegurados procedentes de 242 localidades diferentes. Este elevado número y, sobre todo, su dispersión espacial no pudieron haberse producido si los flujos de información que manejaban los corredores y las autoridades consulares no fueran buenos y regulares. Hemos de tener en cuenta que he podido individualizar 4.817 distintas expediciones de barcos, que fueron aseguradas en Burgos, entre los años 1565 y 1619, aunque su mayor parte se contrató en los dieciocho años primeros. Las rutas sobre las que actuaron los seguros marítimos burgaleses son numerosas. Van desde el intenso comercio de cabotaje de las costas cántabras a Sevilla, haciendo escala en Portugal, junto con la navegación hacia y desde la América española y el Brasil. Pero, también, están presentes las rutas atlánticas hacia los antiguos Países Bajos, Inglaterra, Francia y Alemania e, incluso, el Báltico. Mención aparte son los seguros para la pesca en Terranova. De igual manera, aparece el intenso tráfico habido entre las costas españolas e italianas y, en menor medida, el comercio entre África con la Península Ibérica y América, más las rutas de La India. En todas estas expediciones aparecen maestros y barcos de todo tipo, tanto nacionales como extranjeros: un fuerte peso de las marinas vasca, cántabra, bretona, flamenca, holandesa y ragusina, junto con la presencia de naves hanseáticas, portuguesas, andaluzas, gallegas, inglesas, catalanas, genovesas y bordelesas.

2. LOS SEGUROS EN LA CARRERA DE INDIAS

La participación burgalesa en la aseguración del comercio con América se remonta a los primeros años del descubrimiento, ya que en el citado libro de contabilidad del mercader Juan de Castro aparecen los contratos de dos pólizas de seguros, de los años 1507 y 1508, con destino a la isla de Santo Domingo. Sin embargo, la falta de documentación de años posteriores nos impide saber si tales negocios financieros continuaron ejerciéndose en Burgos. Pero, dada la fuerte presencia de comerciantes burgaleses en Sevilla y América¹⁰, es muy posible que éstos siguieran siendo muy activos en el negocio asegurador con Las Indias y que la mayor parte de las flotas se aseguraran

10. Natalia Palenzuela Domínguez, *Los mercaderes burgaleses en Sevilla a fines de la Edad Media*. Sevilla, Universidad, 2003. Enrique Otte, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla, El Monte, 1996.p. 194. E. Otte, *Sevilla, siglo XVI...* pp. 273-

en Burgos. Lo comprobamos si observamos la documentación mercantil de Brujas y Amberes, donde vemos que el intenso comercio de la lana castellana y, sobre todo, los viajes de retorno no se aseguraron en dichas plazas sino en Burgos, salvo los casos de algunas naves vascas que lo hicieron en Bilbao. Para el caso que estudiamos, el comercio americano, tenemos un magnífico ejemplo: el aportado por los libros de contabilidad de uno de los mayores aseguradores de Amberes, el portugués, aunque de origen español y converso, Juan Henriques. Según sus asientos, correspondientes a los años 1562 y 1563, negoció cerca de 2.000 pólizas. La mayor parte de ellas corresponden a mercaderes italianos, castellanos y portugueses relacionados con el comercio de las especias y del azúcar desde África, las islas atlánticas y de Lisboa con Amberes, a las que hay que sumar las que se refieren a los tráficos de dicha ciudad brabanzona con las ciudades hanseáticas del Báltico, Inglaterra, norte de Francia y el Mediterráneo. Apenas aparecen tráficos procedentes de Castilla y los relacionados con América son muy pocos: solo hay 27 referencias a seguros hacia y desde América (1,2% del total) y sus contratantes son mercaderes sevillanos y portugueses, aunque hay un caso de los Doria y otro de los Bonvisi¹¹.

Como se puede apreciar en el CUADRO 1, 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%). En estas líneas me centraré en los primeros, ya que los restantes los estudié, aunque de manera parcial, en otros trabajos¹².

275. Enrique Otte, "Mercaderes burgaleses en los inicios del comercio con México", *Historia Mexicana*, XVIII (1968), pp. 258-265.

11. Stadsarchief Antwerpen. Insolvente Boedelskamer, libros 1480 y 1481.

12. Hilario Casado Alonso, "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. Hilario Casado Alonso, "La pêche à Terre-Neuve et le comerce international: deux activités complémentaires au XVI^e siècle", *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Tome 120, n° 2 (2013), pp. 111-132.

Cuadro 1. Los seguros marítimos burgaleses

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
	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
	811	442.130
Teranova	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 2. 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 Lua) y Colombia (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, cañafístula y, sobre todo, oro, plata y dinero acuñado. Pero el número de pólizas de estos trayectos de retorno son menores que los de ida.

Cuadro 2. Pólizas de seguros sobre rutas hacia las Indias

PÓLIZAS DE SEGUROS SOBRE RUTAS HACIA LAS INDIAS

Ruta	Pólizas N°	Sumas aseguradas ducados	Premio medio %
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
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 Africanas - Honduras	1	12.000,00	6,00
	685	1.316.426,82	

PÓLIZAS DE SEGUROS SOBRE RUTAS DESDE LAS INDIAS

Ruta	Pólizas N°	Sumas aseguradas ducados	Premio medio %
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
	208	386.441,33	
TOTAL	893	1.702.868,15	

La evolución de estos diversos mercados la he reflejado en los CUADROS 3 y 4.

Cuadro 3. 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
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 4. 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
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	17	24.375	10,0
1572	8	10.500	11,4				12	19.350	9,4
1574							1	2.000	7,0
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 apreciar, el mercado de los seguros burgaleses sobre la Carrera de Indias fue bastante estable, no observándose un desplazamiento de unas rutas hacia otras. 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 de Burgos 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.

Otro pequeño cambio es el que se aprecia en la evolución del precio de los seguros: el premio. Como podemos ver en el CUADRO 2, los premios de la Carrera de Indias oscilan entre los más elevados, los de las rutas de Nueva

España (9,1 y 9,3%), con los más bajos con destinos a las islas del Caribe (7%) y ligeramente superiores las rutas de Colombia (7,3 %). Los viajes de ida y vuelta costaban un 20%. Frente a lo que tradicionalmente se dice, los seguros de la navegación en la Carrera de Indias no eran muy costosos, a pesar de la larga duración de los viajes y los ataques de piratas. A modo de comparación, en esos mismos años el premio de los seguros en el comercio lanero de la costa cantábrica con los Países Bajos evolucionó del 5% en 1566 al 9% en 1583; de Bilbao/Santander a Ruán del 4,5% en 1566 al 8% en 1583; de Alicante a Livorno del 6,5% en 1566 al 5% en 1590; de Sevilla a Ruán del 7% en 1568 al 11% en 1587; de La India a Lisboa del 8% en 1566 al 12% en 1587; etc. Estos premios no excesivamente elevados contradicen, de igual manera, la afirmación de que los barcos empleados en las flotas de Indias fueran de deshecho, ya que, si hubiera habido un gran deterioro de las embarcaciones, tal situación se hubiera reflejado en un aumento del precio de los seguros por la mayor probabilidad de siniestros. 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.

Más, ¿quiénes fueron los contratantes de los seguros de la Carrera de Indias? He reflejado sus localidades de residencia en el CUADRO 5.

Cuadro 5. Residencia de los contratantes en Burgos de pólizas de seguros en la "Carrera de Indias"

Localidad	Pólizas	Ducados
Sevilla	602	1.234.898
Burgos	86	201.290
Desconocido	45	82.775
Cádiz	21	24.500
Lisboa	7	23.650
Éibar	14	13.050
Rentería - Vitoria	5	9.000
Santo Domingo	10	9.350
Ciudad Rodrigo	1	7.100
Canarias	3	6.400
México	8	6.340
Ruán	1	6.000
Motrico	5	5.625
Toledo	2	5.500
La Florida	1	5.000
San Sebastián	6	4.800

Localidad	Pólizas	Ducados
Portugalete	6	4.350
Santa Fe (Nueva Granada)	1	4.000
Sevilla - Vitoria	4	3.900
Ermua	6	3.850
Sevilla - El Nombre de Dios	1	3.400
Medina del Campo	8	3.390
Sanlúcar	4	3.000
Sevilla - Santo Domingo	4	2.900
Pasajes	3	2.700
Ayamonte	3	2.500
Elorrio	2	1.900
Reinosa- Veracruz	2	1.900
Veracruz	1	1.800
Honduras - Sevilla	1	1.625
Salamanca	2	1.600
Bayona	3	1.250
Fuenterrabía	1	1.200
Placencia	2	1.200
Sevilla - Tenerife	1	1.200
Sevilla - Elgueta	1	1.100
Sevilla - Ermua	2	1.100
Sevilla - Elorrio	1	1.000
Tenerife	2	1.000
Sevilla - Honduras	1	675
Indias	1	600
Reinosa - Guatemala	1	600
Azpeitia	2	500
Castrojeriz	1	500
La Palma	2	500
Sevilla - México	1	450
Viana do Castelo	2	450
Sevilla - Valencia	1	400
Valladolid	1	400
Vigo - Sevilla	1	400
Oporto	1	100
	893	1.702.718

Como se puede apreciar, la mayor parte de ellos residían en Sevilla. Muchos eran mercaderes y armadores sevillanos, pero otros eran los representantes de las grandes compañías burgaleses y vascas en la ciudad del Guadalquivir. Son los mismos personajes que han estudiado autores, como E. Otte, los esposos Chaunu o E. Lorenzo¹³. Dado que en otro artículo anterior estudié los que participaron en el comercio con Nueva España, ahora me centraré en las rutas hacia Colombia y Centroamérica¹⁴.

Un primer hecho que nos llama la atención en los seguros hacia y desde El Nombre de Dios y Cartagena de Indias es la escasa presencia de comerciantes vascos, grupo que estuvo muy presente en México. Aquí el predominio es de los burgaleses y de los sevillanos. Es destacable el volumen de los negocios de las compañías burgalesas de D^a Beatriz de Burgos, Rodrigo del Peso, García del Peso y Francisco del Peso Cañas —en sus dos ramas de Burgos y de Ruán—; de Francisco y Andrés de Maluenda; de los Polanco y de Juan de Quintanadueñas (padre e hijo), junto con las sevillanas de Pero López Martínez, Juan Alonso de Medina, el doctor Nicolás de Monardes, Juan de la Hoz, Francisco Fernández de Cavia, los Espinosa, el jurado Melchor Juárez y el veinticuatro Francisco Núñez, a los que hay que sumar las compañías portuguesas, asentadas en Sevilla, de Melchor Pacheco, de los Baz y de los Jorge. Todos ellos trafican con esclavos desde Cabo Verde y Santo Tomé¹⁵; vinos desde Canarias; y productos manufacturados, vinos y aceites desde Sevilla. Incluso, hay 24 pólizas sobre el casco, la artillería y la munición de 19 embarcaciones¹⁶. En el viaje de vuelta, los seguros son sobre cueros (curtidos y sin curtir), perlas y, sobre todo, metales preciosos. A todos estos asegurados hay

13. E. Otte, "Sevilla, siglo XVI...". Pierre e Huguette Chaunu, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. París, 1955-1957. T. III, pp. 68-113. Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid, Diputación Provincial, 1979.

14. Hilario Casado Alonso, "El comercio de Nueva España con Castilla en la época de Felipe II: redes comerciales y seguros marítimos", *Historia Mexicana*, LXI, n^o 3, 243 (2012), pp. 935-994.

15. En el caso de sublevación o alboroto de los esclavos, las pérdidas van a cargo de los contratantes de las pólizas de seguros.

16. Las naves aseguradas fueron las siguientes: El Jesús de Sevilla, maestre Francisco de Vargas; la urca La Magdalena de Sevilla, maestre Andrés de Paz; La Salvadora de Sevilla, maestre Gaspar Montero; Nuestra Señora de La Esperanza de Motrico, maestre Diego de Almendia; la galeaza Nuestra Señora María de Sevilla, maestre Leonis de Ureña; Nuestra Señora de la Vela de Sevilla, Maestre Diego Marquina y capitán Garci Bravo; Nuestra Señora del Juncal de Rentería, maestre Juan de Arrieta; Nuestra Señora de la Consolación de Sevilla, maestre Francisco Pérez; San Juan de Sevilla, maestre Hernando Farlán; San Miguel (almiranta de la flota) de Sevilla, maestre Diego Flores de Valdés; San Juan de Sevilla, maestre Hernán López; la urca S. Juan Bautista de Sevilla, maestre Pedro Gutiérrez; San Juan de Sevilla, maestre Diego Felipe; San Nicolás de Sevilla, maestre Hernán López; Santa Catalina de Sevilla, maestre Hernando de Guillena; Santa Clara de Cádiz, maestre Hernán López; Santa Isabel de Sevilla, maestre Bartolomé García; Santiago de Sevilla, maestre Pedro de Espino; y Santiago

que sumar el caso de D^a Magdalena Girón, dama de la reina D^a Isabel, que en 1570 aseguró un cargamento de monedas de oro y plata desde El Nombre de Dios a España por la elevada suma de 15.000 ducados.

En el comercio con las islas de Santo Domingo y Cuba el predominio sevillano es aplastante – especialmente por parte de Juan García, Lucas de Valle Alvarado y Juan Bautista Pinelo –, solo disputado por la presencia de algunos comerciantes dominicanos: Jerónimo Pedra Álvarez (asociado con Bento Baz de Oporto), Antonio Serrano y Rafael de Ambejas. Aquí las mercancías aseguradas son más diversas. En el viaje de ida son las mismas que en las rutas anteriores, pero en el de vuelta, junto al oro y plata, aparece azúcar, cañafistula, cueros, perlas y madera de palo santo y guayacán. Situación que no ocurre con los seguros hacia Honduras, donde, aparte de metales preciosos, sólo tenemos constancia del palo de Campeche.

En conclusión, la documentación de las numerosas pólizas de seguros (marítimos y reaseguros) conservadas en el Archivo del Consulado de Burgos revela que asegurar sobre las rutas americanas (la Carrera de Indias, Brasil y Terranova) era uno de sus negocios financieros más importante. Solo superado por el de los seguros de los itinerarios de las costas atlánticas francesas, de los Países Bajos y de Italia. Frente a lo que hasta ahora se ha ignorado, la abundancia en Burgos y la Castilla norte de capitalistas aseguradores, la eficacia de corredores burgaleses de seguros, unido a sus numerosos corresponsales en los puertos andaluces, canarios, portugueses y americanos, controlados institucionalmente por sus autoridades consulares, han logrado que el mercado asegurador del Nuevo Mundo se radicara en la ciudad del Arlanzón, a pesar de no ser un puerto de mar y no tener competencias legales sobre el comercio americano. El poderío de sus capitalistas, la habilidad su “saber mercantil” y el control de la información económica que mantuvieron hasta el último cuarto del siglo XVI explican tal fenómeno. De ahí que nos encontramos, por un lado, con seguros que contrataron los armadores vascos para sus viajes de pesca a las aguas de Canadá y Terranova. Por otro, con los de los grandes mercaderes de Oporto, Viana do Castelo, Vila do Conde, Aveiro y Lisboa en su comercio con Brasil, a los que hay que sumar los de esta última ciudad con la India. Pero, por encima de estas rutas destacan, por el número de pólizas y las sumas aseguradas, los contratos que se hicieron en Burgos sobre la Carrera de Indias. De ahí que el archivo del Consulado de Burgos sea un observatorio de primer orden para investigar el comercio con América en el siglo XVI. Algo que no ha llamado la atención de los historiadores americanistas.

de Sevilla, capitán Hernán Pérez Romero. Generalmente, el precio de los seguros sobre barcos es un 1% mayor que sobre mercaderías.

