

UNIVERSIDADE DO PORTO

*

COMISSÃO NACIONAL PARA AS COMEMORAÇÕES
DOS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES

CONGRESSO INTERNACIONAL
BARTOLOMEU DIAS E A SUA ÉPOCA
Actas

Volume III

**ECONOMIA
E COMÉRCIO MARÍTIMO**



Editor UNIVERSIDADE DO PORTO

COMISSÃO NACIONAL PARA AS COMEMORAÇÕES
DOS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES

Título CONGRESSO INTERNACIONAL
BARTOLOMEU DIAS E A SUA ÉPOCA

Actas / 5 volumes

Volume III: **ECONOMIA E COMÉRCIO MARÍTIMO**

ISBN 972-9342-00-8 (Obra completa)
972-9342-03-2 (Volume III)

Depósito legal 30368/89

Tiragem 1000 exemplares

Data de publicação 30 de Novembro de 1989

Execução gráfica TIPOGRAFIA BARBOSA & XAVIER, LDA.
RUA GABRIEL PEREIRA DE CASTRO, 31-C
4700 BRAGA (PORTUGAL)

PORTO • 1989

marino e atlântico da Coroa, ou seja o capitalismo régio, estruturado num sufocante monopólio estatal. Daí a sua singularidade, com a vassalagem do económico ao político, meio adequado para a salvaguarda do trono. No processo, os metais alemães tiveram imprescindível tarefa. Esse o desafio que esta comunicação pretende oferecer à historiografia contemporânea.

Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos

HILARIO CASADO ALONSO

Dentro de los múltiples aspectos a estudiar en la variada problemática del comercio medieval, uno es el referente a las conexiones existentes entre el mundo mercantil y el financiero. Tema de compleja envergadura y donde es muy difícil poder deslindar sus interrelaciones. Una de estas es, sin duda, la que se estableció por medio de los seguros marítimos. Tema que va siendo desbrozado a partir de los trabajos de Edler de Roover, Melis, Tenenti, Doehaerd, Del Treppo, Cassandro, etc. Todos nos muestran la fuerte vinculación entre los seguros marítimos y el nacimiento del capitalismo mercantil¹.

Sin embargo, el caso castellano permanece todavía oscuro y tenemos que llegar al siglo XVI para poder contar con estudios, tanto económicos como jurídicos, que sean verdaderamente esclarecedores. Es evidente que antes del quinientos — momento en que las investigaciones de M. Basas Fernández, S. Barkham y S.M. Coronas² han constatado

¹ Una breve revisión sobre la problemática del seguro marítimo en Europa puede seguirse en L. Sánchez Garre, «El seguro en Europa del siglo XIII al siglo XVIII: 'Ad riacum Del, maris et gentium ...'» (Nota sobre el VII Curso de Especialización en Historia Económica «Federico Melis»), *Revista de Historia Económica*, Año III, n.º 2 (1985), pp. 315-322.

² M. Basas Fernández, *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*, Bilbao, 1963. S.M. Coronas González, «Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo», *Derecho Mercantil castellano. Dos Estudios Históricos*, León, 1979, pp. 171-224. S. Barkham, «Burgos Insurance for Basque Ships: Maritime Policies from Spain, 1547-1592», *Archivaria*, 11 (1980-81), pp. 87-99.

que Burgos era una de las plazas aseguradoras más importantes de Europa — los mercaderes castellanos también acostumbraban a asegurar sus fletes y mercancías. Lo más probable, por otra parte, es que lo mismo que Barcelona y Valencia se convirtieron en las principales lonjas de contratación de dichos instrumentos para el ámbito peninsular mediterráneo³, Burgos lo fuera para Castilla. Como es bien sabido, la ciudad del Arlanzón a fines de la Edad Media era uno de los centros económicos más importantes del comercio internacional del golfo de Vizcaya. Al calor de estos tráficis mercantiles surgió, ya desde el siglo XIII, una pujante oligarquía urbana que no solo se dedicaba a los negocios comerciales, sino que también practicaba los financieros. Por ello, no es extraño que dichos mercaderes importaran de los países mediterráneos y, sobre todo, de Flandes (la zona, por excelencia, de sus actividades económicas) las costumbres aseguradoras, arraigadas en dichos lugares desde antiguo. El momento más propicio para su implantación debió de producirse, con certeza, a lo largo del siglo XV, años en que multitud de fuentes y autores coinciden en señalar como el inicio de la gran expansión comercial burgalesa. La creación de la Universidad de Mercaderes en 1455, el Consulado en 1494, la «Declaración» de póliza de seguros hecha por éste mismo en 1514, así como su regulación en las Ordenanzas de 1538 y 1572 son los jalones en dicho proceso. El resultado será que la ciudad se convierta en uno de los principales centros de seguros de Europa, donde no solo negociaron estos instrumentos contra siniestros, los llamados «riesgos» en la época, mercaderes burgaleses y castellanos, sino muchos otros de diferentes naciones. Como afirma Basas, «Burgos fue no sólo el centro de contratación lanera más importante de España sino también el núcleo de negociación de seguros más notable de ella... fue, por tanto, una auténtica Bolsa de seguros, regulada por el Consulado. Allí se aseguraba para cualquier parte, aunque con preferencia para los trayectos marítimos del Norte»⁴.

Sin embargo, mientras que el funcionamiento y características de dichos seguros marítimos burgaleses son bastante bien conocidos para sus años de esplendor, el siglo XVI, poco conocemos acerca de sus

³ A. García Sanz, «Ordinaciones inédites de Barcelona i Perpinya sobre assegurances marítimes (segle XV)», *Estudis d'Historia Medieval*, vol. IV (1971), pp. 121-143. J. Hadziiosif, «Assureurs et Assurances à Valence à l'époque des Rois Catholiques», *Horizons marins. Itinéraires spirituels (V^e-XVII^e siècles)*, t. I, París, 1987, pp. 155-166.

⁴ M. Basas Fernández, *El seguro marítimo...*, p. 20.

precedentes. Las noticias que se han dado son vagas y simples generalizaciones, en gran medida motivadas por la parquedad documental⁵. Yo, en esta comunicación, voy a aportar algunos datos precisos sobre su existencia y peculiaridades durante la época de los Reyes Católicos. Para ello cuento con información acerca de 207 pólizas de seguros marítimos, datadas entre 1481 y 1507. La importancia de estas noticias viene dada tanto por su número como por lo temprano de sus fechas, sin duda hasta hoy día las más antiguas. Ello puede permitirnos rastrear los inicios de esta práctica financiera entre los mercaderes burgaleses, así como, a través de los datos contenidos en dichos contratos, establecer un panorama general del comercio burgalés, que en cierta medida me parece novedoso en algunos de sus puntos.

La fuente de información no es, como en los trabajos acerca del siglo XVI, los Libros de Registro de pólizas de ciertos aseguradores, los Registros oficiales del Consulado o aisladas cartas de pólizas, desgraciadamente no conservadas. Las noticias de que dispongo son las referencias a la contratación de pólizas de seguro marítimo entre comerciantes. Estas aparecen anotadas dentro de los diferentes asientos del que creo el libro de contabilidad más antiguo de un mercader burgalés, que abarca desde los años 1465 hasta 1511⁶.

La utilización de dicho documento, hasta hoy desconocido⁷, presenta multitud de problemas. En primer lugar, su estructura interna es heterogénea, lo que hace que sea muy difícil su clasificación dentro de las diferentes modalidades de Libros de Contabilidad de la época. 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 castellano⁸. Pero, junto a ellas, para otros años son la anotación diaria de las diferentes partidas de ingresos y gastos, conforme la estructura

⁵ B. Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Madrid, 1983, pp. 136-140.

⁶ El libro consta de 114 folios (40 x 22 cm) y se encuentra inserto dentro de las cuentas de 1538 del mayordomo de la mesa capitular burgalesa (Archivo Catedral de Burgos, *Libro de mayordomía*, n.º 68), desconociéndose cómo llegó hasta allí.

⁷ Quizás, éste sea el libro citado por T. López Mata, «Vitorias y Compludos. El testamento de D. Alonso de Compludo», *BIFG* 137 (1956), p. 366.

⁸ E. Hernández Esteve, «Comentario histórico-contable sobre los libros de cuentas de Diego Ordoñez», *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. XVII, n.º 55 (1988), pp. 223-276.

de los conocidos Libros Manuales de Caja. Si ya de por sí todo lo anterior trae una serie de problemas para el estudio de este libro⁹, tampoco estas cuentas están seguidas cronológicamente, habiendo lagunas en diversos momentos, aunque la información acerca de los seguros marítimos tiene una clara continuidad desde 1481 hasta 1511.

Pero el principal inconveniente para la utilización de este Libro de Contabilidad es el desconocimiento de su autor, 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 pertenecía con toda probabilidad al mercader Juan de Castro o, al menos, a alguien de la familia Castro¹⁰. Esto significa que estamos ante una fuente procedente de uno de los principales linajes de la oligarquía urbana de Burgos¹¹, siendo en consecuencia un espléndida vía de conocimiento de la vida económica de la ciudad y sus comerciantes.

Según dicho Libro de Contabilidad, los negocios de este mercader fueron muy variados. Aunque su análisis, por su complejidad y extensión, supera los fines de la presente comunicación y obliga a un estudio más detallado en curso de realización en la actualidad, puedo aportar

⁹ Problemas frecuentes en una época donde las técnicas de la contabilidad no están muy depuradas (cf. E. Hernández Esteve, «Comentario histórico-contable...»).

¹⁰ El apellido Castro era propio de varias familias de mercaderes de Burgos, muchas de las cuales no tenían ningún parentesco entre sí. Por ello estimo que resulta erróneo mezclarlas, tal como hace B. Caunedo (B. Caunedo del Potro, «Operaciones comerciales del grupo familiar Castro a fines del siglo XV», *En la España Medieval. V. Estudios en memoria del profesor D. Claudio Sánchez-Albornoz*, Madrid, 1986, vol. I, pp. 189-198).

El caso de Juan de Castro de que aquí hablamos es un claro ejemplo de ello, ya que he encontrado varias personas con el mismo nombre a fines del siglo XV.

El titular de este libro de contabilidad, a juzgar por los datos contenidos en él, junto con otros procedentes de diferentes fuentes, podría ser descendiente del alcalde de Burgos Sancho Fernández de Castro († 1452), pues figura como sobrino del Ldo. Andrés López de Castro, alcalde de Burgos, oidor de la audiencia real e hijo del anterior. Probablemente pudiera ser el hijo o el yerno de Simón Díaz el Rico, mercader burgalés, casado con Leonor López hermana del citado Ldo. Andrés y del también Doctor Diego Fernández de Castro, abad de Covarrubias, protonotario de Palencia y funcionario real. Negocios de todos ellos aparecen en el libro de contabilidad. También en este documento se citan parentescos de su autor con la poderosa familia de los Pardo.

Este Juan de Castro, quizás, fuera el mismo que aparece llamado como Juan Fernández de Castro y que conocemos que fue asegurador.

¹¹ Sobre esta familia contamos para el período de los Reyes Católicos con el artículo de B. Caunedo del Potro, «Operaciones comerciales...».

una primera y muy somera aproximación descriptiva. La actividad principal 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 actuaba solo y en compañía con Francisco de Valladolid, Alvaro y Francisco de la Torre, Pedro de Mazuelo, Hernando de Orense y otros comerciantes.

Relacionado con las actividades mercantiles, y en gran medida derivadas de ellas, estarán sus negocios financieros. Dicho Libro de Cuentas anota cómo actúa de prestamista desde pequeñas sumas a campesinos y menestrales de la ciudad hasta cantidades mayores a personajes más encumbrados socialmente, exigiendo para ello fianzas seguras, a menudo vajillas de plata. Igualmente ejerce como vendedor de plata, cambista de monedas y negociante de letras de cambio, sobre todo para Bretaña¹². El complemento de todas estas actividades mercantiles y financieras serán las que voy a tratar aquí, los seguros marítimos.

Pero los negocios de Juan de Castro no se cifieron exclusivamente a lo ya dicho más arriba. También se dedicó al cobro de diezmos en las diócesis de Burgos y Palencia, tanto de familiares suyos como de otras personas, y a la explotación de algunas tierras situadas en los alrededores de la ciudad¹³.

Así pues, estaríamos ante un claro representante del gran mercader burgalés y castellano. Simultánea una extensa variedad de negocios y actividades económicas, desde las compras por menudo hasta las altas finanzas, pasando por los intercambios internacionales y las inversiones rurales. Su ejemplo, por otro lado, no es muy diferente del de otros personajes de la oligarquía urbana de Burgos, con los cuales tuvo tratos comerciales: los Pardo, los Orense, los Soria, los de la Torre, los Alonso de Burgos, los Maluenda, los Salamanca, etc.¹⁴. Al igual que ellos prac-

¹² A menudo, las cantidades de dinero manejadas en estos tratos de letras de cambio son bastante elevadas, lo que indica el poder económico de este mercader-banquero. Así, por ejemplo, el 21 de junio de 1502 negoció la suma de 500 coronas de oro a pagar en Nantes por Alonso de Astudillo por 179.000 mrs. (f. 103).

¹³ Los negocios e inversiones agrarias de Juan de Castro fueron analizados por nosotros en H. Casado Alonso, *Señores, mercaderes y campesinos. La comarca de Burgos a fines de la Edad Media*, Valladolid, 1987, pp. 161, 168, 179-182 y 502-503.

¹⁴ Hay publicados algunos trabajos acerca de estas familias: T.F. Ruiz, «Los Sarracín y los Bonifaz. Dos linajes patricios de Burgos, 1248-1350», *Sociedad y Poder Real en*

tica una diversidad de negocios, que es en consecuencia una diversidad de riesgos, algo muy normal en la mentalidad del mercader burgalés¹⁵. Aquí solo analizaré los relacionados con sus actividades financieras como tomador de seguros marítimos.

1. Caracteres de los seguros marítimos burgaleses

Uno de los primeros aspectos a abordar en la compleja problemática de los seguros marítimos en la época de los Reyes Católicos es el concerniente a sus caracteres jurídicos y formales. Poco podemos decir al respecto, ya que las referencias documentales del dicho libro de contabilidad son muy parcas. En él solo se anotan de manera telegráfica el nombre o nombres de los asegurados; de los barcos; en ocasiones, sus maestros; su trayecto; a veces, la carga; la cantidad asegurada, siempre expresada en ducados de oro; su premio; el dinero a pagar en ducados y su equivalencia en maravedís; y, a menudo, el sistema de pago de dicho importe.

Al parecer, estos seguros marítimos guardan una gran semejanza con los que se desarrollarán a lo largo del siglo XVI en Burgos y que han estudiado M. Basas y S.M. Coronas. Lo que nos encontramos es con seguros de tipo privado en el que el mercader, preferentemente de manera individual, actúa como asegurador de los fletes de aquellos que quieren acudir a sus servicios. En aquellos casos en que la suma de dinero a asegurar es muy elevada toma solo parte de este riesgo¹⁶.

Castilla, Barcelona, 1981, pp. 121-144. H. Casado Alonso, «Una familia de la oligarquía burgalesa del siglo XV: Los Alonso de Burgos-Maluenda», *La Ciudad de Burgos. Actas del Congreso de H.ª de Burgos*, León, 1985, pp. 143-162. B. Caunedo del Potro, «Los negocios de Diego de Soria, mercader burgalés», *La Ciudad de Burgos. Actas del Congreso de H.ª de Burgos*, León, 1985, pp. 163-171.

¹⁵ Acerca de los comportamientos económicos, sociales y políticos de la oligarquía mercantil burgalesa, ver H. Casado Alonso, «Oligarquía urbana, comercio internacional y poder real: Burgos a fines de la Edad Media», en A. Rucquoi (coord.), *Realidad e Imágenes del Poder. España a fines de la Edad Media*, Valladolid, 1988, pp. 325-347.

¹⁶ Esta situación se produjo en varias ocasiones. El ejemplo más claro es el seguro contratado el 18 de noviembre de 1491 por Alonso Pardo para cubrir el riesgo de 880 ducados en las naos de Juan de Vendía, Ochoa de Ybayçal, Ochoa de Larrinaga a Flandes y Ochoa de La Gurra y Domingo de Villavraosa a Londres. Por ello, Juan de

También es frecuente que la contratación no se efectúe en Burgos sino en otras partes (las ferias de Medina del Campo, Villalón, Rioseco y Sevilla) a través de diversos factores y socios suyos: Pedro de Mazuelo, Alvaro de la Torre y el cambista Alvaro de Villafuertes.

De la misma manera desconozco si estos contratos de tipo privado estaban sometidos a la autoridad consular o de la Universidad de Mercaderes. Lo que es cierto es que no lo eran ante el concejo de la ciudad, pues en sus actas no hay ninguna referencia a tal fenómeno. Ante dichos tribunales debieron de pasarse el impago y los nueve estornos que la contabilidad refleja en sus partidas¹⁷. De algunos sabemos su resultado. Así, a Hernando de Castro le devolvieron todo el dinero asegurado ya que la nao fue tomada por el rey para ir a Bretaña¹⁸, al igual que en 1503 a Francisco González de Sevilla para la armada¹⁹. Sin embargo, en otros casos el asegurado, al mudar el viaje o renunciar a él, estaba obligado a pagar el 0,5 % del dinero asegurado²⁰, aunque no parece que esto estuviera muy generalizado.

La semejanza de estos seguros marítimos de la época de los Reyes Católicos con los de mediados del siglo XVI es, también, en lo concerniente al régimen de pagos de los premios o precios del seguro. Hay

Castro corrió solo con la quinta parte, siendo las restantes por Diego de Castro, Hernando Orense, Villena y Pedro de Castro (f. 90).

¹⁷ Fueron los siguientes: en 1486 Francisco de Covarrubias no pagó su seguro de 50 ducados de Burdeos a Londres; en 1487 Andrés de la Cadena de Portugaete a Ruan; en 1488 Diego de Soria y Francisco del Castillo en el de Burdeos a Saint Malo; en 1489 Hernando de Castro en el de Cadiz a Pisa con lanas; en 1490 Villena en el de Londres a España; en 1490 Alonso de Lerma en el de Burdeos a Londres; en 1492 Diego de Soria y Hernando de Castro en el de Geland a Ruan; en 1493 Juan de Miranda a Nantes; en 1503 Francisco González de Sevilla de Laredo a Flandes; y en 1507 Francisco de Santa Cruz y Rodrigo de Carrión de Sevilla a Santo Domingo.

¹⁸ «Seguros deven que no se cargaron Sancho de Vilvaio e Martyn de Luxarra que los tomo el rey para yr a Vreñaña. Tenia en ellas çien ducados por hernando de castro a 7 por çiento 2.555 mrs.».

¹⁹ «en 4 de julio. Deve el contador Francisco Gonçales de Sevilla por riesgo de 75 ducados en la nao de Torre que Dios salve va de Laredo a Flandes a 5,5 por çiento a octubre. Ha de pagar por el Martin de Lupiana son 2.007,5 mrs. No siguió el viaje que le tomaron para el armada» (f. 104').

²⁰ «19 de hebrero de 1507. Deve Francisco de Santa Cruz e Rodrigo de Carrión por riesgo de 50 ducados en la nao que Dios salve que es maestre Esteban de Santa Çalar vecino de la renteria de la canal de Sevilla a la Ysla Española al puerto de Santo Domingo a 7 por çiento a pagar a agosto. Dieron medio por çiento que no cupo el seguir» (f. 109').

casos en que la contabilidad habla de su percepción en efectivo a la realización del contrato, pero es más frecuente que dependan del régimen general de pagos de las ferias del reino²¹. Por ello se anotan al final de las correspondientes partidas frases como «a Villalón», «a pasquilla», «a mayo», «a agosto», «a octubre» y «a navidad», según sea la fecha de realización del contrato.

También en las cuentas de este mercader burgalés aparece otra figura jurídica muy importante en el sistema de seguros de la época. Me estoy refiriendo a la avería de seguros, diferente de las de la Universidad y de las comunes y gruesas, que asimismo tienen su constancia documental. Como estudió M. Basas, ésta consistía en los costos «de todo daño producido en la carga o descarga de las mercaderías, así como toda la serie de gastos de rescatar y salvar éstas en caso de peligro, de navegarlas y venderlas y remitir el dinero a cambio²². He encontrado cinco casos de ello: en 1486 con Rodrigo de Frías²³; en 1487 con Hernando de Castro y Alvaro de Santa Cruz²⁴; en 1488 con Alonso de Aranda²⁵; en 1503 con los Arceo²⁶; y en 1504 con Pedro de Curiel²⁷. En todos ellos devuelve parte del riesgo, variando su cantidad desde el 2 % hasta el 20 %.

Sin embargo, su escaso número, si lo comparamos con el total de las pólizas contratadas, indica que el grado de siniestralidad del comercio burgalés no fue muy alto en estos años y que, en consecuencia, los negocios de seguros marítimos eran altamente rentables. No es, pues,

²¹ R. Carande, *Carlos V y sus banqueros. La vida económica en Castilla (1516-1556)*, Barcelona, 1987, vol. I, pp. 331-349. B. Yun Casalilla, *Sobre la transición al capitalismo en Castilla. Economía y sociedad en Tierra de Campos (1500-1830)*, Salamanca, 1987, pp. 184-186.

²² M. Basas Fernández, *El seguro marítimo...*, p. 65.

²³ «Seguros deven por averías que hubo de restante que la tomaron armados e otras averías la nao de Ochoa de Gorondo que yba con pasteles por Rodrigo de Frías a siete por ciento. Sobescrivi la puliça. Dile más a 20 por ciento. Son 10 ducados, 3.655 mrs.» (f. 79).

²⁴ Al margen de la partida de este seguro se anotó: «averías que la tomaron armados a 5 por ciento. 1.177,5 mrs.» (f. 79).

²⁵ «seguros deven que torne de averías a Alonso de Aranda por Juan de martyarte 784 mrs. por caja» (f. 83).

²⁶ «Deven seguros que hubo de averías en Juan de Vilbao la vieja e eran a 7,5 por ciento quedaron en 5,5 que es a la avería 515 mrs.» (f. 106).

²⁷ «Deve caja que me dio Pero Garçia de Medina por Pero de Curiel de seguro Pero Lopes de Vitoria 15 rls. perdióse el resto por la diferencia del avería» (f. 110).

extraño que éstos crecieran durante el quinientos, convirtiendo a Burgos en la principal Bolsa de seguros de España. Al igual que este mercader, es lógico que hubiera otros muchos más dedicados a esta lucrativa actividad. Sólo hacia falta que el asegurador conociera los mecanismos jurídicos y económicos de su funcionamiento, estuviera bien informado de las condiciones del mercado y de los peligros de los trayectos, se moviera con soltura entre las diversas familias de la oligarquía mercantil, manejara bien el sistema de las ferias de pago, tuviera capital que invertir y arriesgar, y como colofón poseyera prestigio y aval dentro de la posible clientela. Circunstancias que cumplía a la perfección este mercader-financiero, miembro de la dinastía de los Castro-Rico.

En suma, por las escasas noticias que he obtenido a partir de este libro de contabilidad, creo que la estructura de los seguros marítimos burgaleses en la época de los Reyes Católicos fue muy semejante a la que tendrán en el siglo XVI. Son contratos privados, pero sus caracteres no difieren sustancialmente de los modelos italianos, flamencos y barceloneses. Igualmente, aunque lo desconozco documentalmente, es muy posible que estuvieran sometidos a la autoridad de la Universidad de Mercaderes y a partir de 1494 a la del Consulado²⁸. Lo que es indudable es que estaban más desarrollados y estructurados de lo que hasta hoy se ha dicho.

2. Burgos y el gran comercio internacional

El análisis de estos 207 seguros marítimos permite realizar otro estudio diferente del puramente jurídico. A través de ellos podemos apreciar el atrayente panorama del comercio burgalés y de sus mercados durante los años finales del siglo XV e inicios del siguiente. Época, como ya he dicho, de un gran esplendor. A su estudio dedicaré el resto de estas páginas.

En primer lugar, los comerciantes y compañías aseguradas. La lectura del listado del apéndice indica tanto el elevado número de éstos como su variedad. Una constatación inicial es el absoluto predominio de

²⁸ Esto ya fue apuntado por B. Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos...*, pp. 138-139.

aquellos que son 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 Teça para él y los vecinos de Pamplona Lorenzo Ortiz y Rodrigo de Achorri, el resto son de mercaderes burgaleses, residentes en la ciudad o en otros puntos comerciales. La causa de tal fenómeno no es sorprendente, ya que el asegurador era de Burgos y sus habitantes en esta época eran los más dinámicos de la Corona de Castilla. Estos se aseguraron con genoveses y catalanes²⁹, pero sobre todo con los de su urbe. A seguros marítimos concebidos como contratos privados se corresponden relaciones personales.

Analizando los nombres de los asegurados se observa de manera clara cómo están representados la practica 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 con 14 seguros, los Orense, Covarrubias y Salamanca con 10, los Pardo con 9, Diego de Soria y los Lerma con 8, 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 de la oligarquía urbana.

Sin embargo, esta mayor o menor presencia de dichos mercaderes asegurando no nos debe llevar a establecer de manera determinista que ésta era la escala de su importancia económica. Hay que tener en cuenta que los datos han sido obtenidos a partir de una única fuente, por lo que deben ser necesariamente contrastados con otros³⁰. Sin duda, están aquí las principales fortunas, pero no todas. No obstante, hay que apuntar que es muy difícil establecer para Burgos linajes comer-

²⁹ Así, en 1487 el mercader Diego de Soria aseguró con catalanes el cargamento de 4 naves que enviaba a Flandes e Inglaterra (B. Caunedo del Potro, «Los negocios de Diego de Soria . . .», p. 166, nota 21).

³⁰ En este aspecto ver las noticias dadas por B. Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos . . .*, pp. 263-290. Para una época anterior cf. Y. Guerrero Navarrete, *Organización y gobierno en Burgos durante el reinado de Enrique IV de Castilla. 1453-1476*, Madrid, 1986, pp. 155-177.

ciales, ya que los lazos familiares y matrimoniales fueron muy fuertes dentro de la oligarquía urbana. Por otro lado, nuestro nivel de conocimientos e investigaciones tampoco permite afirmar cómo eran las características de la estructura de las compañías mercantiles burgalesas. Cuestiones acerca de su funcionamiento, las relaciones que se establecen entre sus miembros, su condición familiar o no, etc., permanecen aún oscuras³¹.

Dejando aparte estos interrogantes, esos datos informan también acerca de la diversidad de intercambios y mercados que practicaban los comerciantes burgaleses. Así 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 Cadiz 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 Ibañez de Gueldo y el 24 de diciembre 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 pastel³², pueden ser expresivos de ello.

La información de estos seguros marítimos ofrece otro análisis de gran valor para el conocimiento del comercio castellano: su geografía durante la época de los Reyes Católicos. La cantidad de datos que se

³¹ Tradicionalmente se ha hablado — incluso por mi mismo — que estas compañías eran familiares, pero aún no hay un estudio serio acerca de si éstas estaban concebidas en el sentido de que había una continuidad de los negocios del padre y no necesariamente en asociación con sus hermanos y mucho menos con parientes más lejanos. Sobre estas cuestiones ver las sugerentes apreciaciones que para el caso italiano hace R.A. Goldthwaite, «The Medici Bank and the world of Florentine Capitalism», *Past & Present*, n.º 114 (1987), pp. 3-31.

³² G. Caster, *Le commerce du pastel et de l'épicerie à Toulouse (de 1450-environ à 1561)*, Toulouse, 1962, pp. 138-156.

recogen en ellos traza el panorama de las rutas y los polos económicos de la Europa medieval. Incluso, aspectos tales como la penetración burgalesa en el Mediterráneo, apenas resaltado y a veces minusvalorado en la bibliografía existente, adquieren aquí su verdadera y novedosa importancia.

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. En suma, era la que servía de savia vivificante para la ciudad. En ella sus habitantes se mostraron desde muy antiguo como auténticos maestros, estableciendo factores y almacenes en casi todos los puertos de su recorrido y creando lazos de todo tipo muy sólidos. Sus características han sido estudiadas por multitud de historiadores, a cuyas conclusiones nos remitimos en aras a la brevedad de este trabajo³¹.

La importancia de la ruta atlántica tiene su plasmación en los seguros marítimos aquí estudiados. Dentro de este ámbito destacan por su número aquellos 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 Gelanda o 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, vastardos 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 diversa clase, ropa y sombreros.

³¹ La bibliografía es abundantísima. Entre ella podemos señalar los trabajos de B. Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos...* W.R. Childs, *Anglo-Castilian Trade in the later Middle Ages*, Manchester, 1978. J. Finot, *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Âge*, Paris, 1899. W.D. Philips, «Local integration and long-distance ties: The castilian community in sixteenth-century Bruges», *The Sixteenth Century Journal*, XVII, n.º 1 (1986), pp. 33-49. M. Mollat, *Le Commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge. Étude d'histoire économique et social*, Paris, 1952. E. Trocme y M. de la Fosse, *Le Commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e siècle*, Paris, 1952. Ph. Wolff, *Commerce et marchands de Toulouse (vers 1350-1450)*, Paris, 1954. H. Touchard, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1967. E. Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988. J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, 1968.

Parecidas características 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 monarcas³⁴. 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 burgaleses traían fundamentalmente paños. El mercado inglés es, pues, tan valioso como el flamenco.

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.

En suma, tenemos dentro de este comercio en el atlántico toda una zona norte, en torno al Canal de la Mancha, cuya función económica a fines de la Edad Media era servir de receptora de materias primas castellanas o de otros lugares, gran parte de las cuales eran comercializadas por los mercaderes burgaleses. Estos, a su vez, traen productos elaborados (telas, ropa, sombreros, etc.), que por su calidad y precios son altamente competitivos con los nacionales³⁵. No es extraño, en consecuencia, que Burgos se opusiera al fomento de estos últimos y a las pretensiones de las ciudades artesanales en la guerra de las Comunidades.

Frente a estos centros, el sur del golfo de Vizcaya se presenta en los seguros marítimos como el lugar de exportación de dichas materias primas. Dejando aparte los puertos castellanos (Bilbao, Laredo, Santander, San Sebastián, Muros y Portugalete) ya muy conocidos, quiero centrar

³⁴ W.D. Childs, *Anglo-Castilian Trade...* y «England's Iron Trade in the Fifteenth Century», *The Economic History Review*, 2nd ser., vol. XXXIV (1981), pp. 25-47. B. Caunedo del Potro, *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla (1475-1492)*, Madrid, 1984.

³⁵ A juzgar por los precios de los paños extranjeros importados por este mercader, Juan de Castro, éstos eran tan competitivos como los de Cuenca o Segovia e, incluso, otros peores. Este comerciaba con algunos de alta calidad, pero más a menudo con populares. A este respecto, ver P. Iradiel, «Estructuras agrarias y modelos de organización industrial precapitalista en Castilla», *Studia Historica*, vol. I (1983), pp. 87-112. H.S. Cobb, «Cloth Exports from London and Southampton in the later fifteenth and early sixteenth century: a revision», *The Economic History Review*, 2nd ser., vol. XXXI (1978), pp. 601-609 y P. Chorley, «The cloth exports of Flanders and northern France during the thirteenth century: a luxury trade?», *The Economic History Review*, 2nd ser., vol. XL (1987), pp. 349-379.

mí atención en los del sur de Francia. La Rochela y, sobre todo, Burdeos son los puntos donde los comerciantes burgaleses estuvieron presentes. Desde ellos 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. Este fenómeno significa que los mercaderes de Burgos fueron no solo negociantes de mercancías castellanas 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.

La faceta más novedosa que se aprecia en el análisis de esta lista de seguros marítimos es la elevada participación de los mercaderes burgaleses en el comercio andaluz y, sobre todo, mediterráneo. Ambitos donde tradicionalmente se había afirmado que apenas estuvieron presentes frente al dominio de los genoveses.

En Andalucía les encontramos en Sevilla (5 seguros) y, especialmente, en Cadiz (33 seguros). Desde dichos puertos daban salida a productos como la lana, cera, aceite o vastardos, que es muy posible que hayan adquirido a lo largo de todo el valle del Guadalquivir y, quizás, la meseta sur³⁶. El punto de destino de estas materias son los centros flamencos, ingleses y, por encima de ellos, los italianos.

El comercio castellano con Italia durante la Edad Media permanece aún bastante desconocido. Los estudios existentes han centrado su atención en el papel de los genoveses en la ciudad de Sevilla o de otras naciones en diferentes puertos mediterráneos³⁷. Sin embargo, apenas se ha dado significado a los mercaderes burgaleses en dicha ruta, sin duda una de las más activas durante el período. Los comerciantes de la ciudad del Arlanzón parecía que se habían especializado con carácter

³⁶ La activa presencia de burgaleses en el comercio de la lana en Córdoba ya fue señalada por J.H. Edwards, «El comercio lanero en Córdoba bajo los Reyes Católicos», *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Medieval*, 1, Córdoba, 1978, pp. 423-428.

³⁷ F. Melia, *Mercaderes italianos en España. Siglos XIV-XVI*, Sevilla, 1976. I. González Gallego, «El Libro de privilegios de la Nación genovesa», *Historia. Instituciones. Documentos*, V, pp. 277-358.

de exclusividad en el tráfico del golfo de Vizcaya. Incluso, las dataciones sobre su presencia en Andalucía y Murcia se pensaba que estaban motivadas por dicho destino atlántico. Sin embargo, la documentación aquí utilizada permite abrir un panorama muy diferente.

En ella figuran 66 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-Bilbao, de la meseta sur y Andalucía a través de Cadiz 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.

Pero igualmente los burgaleses participaron en el comercio de otro producto mediterráneo de gran importancia: el alumbre³⁸. 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). En 1485 es muy posible que el cargamento de Hernando de Castro de la Hoz trajera dicho mineral desde Candia. 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 Inglaterra.

Un último aspecto a estudiar en estos seguros marítimos es el concierne al premio o precio de ellos. Como dijimos anteriormente, estamos ante unos contratos de tipo privado — muchos de cuyos rasgos económicos y jurídicos están aún en período de formación —, por lo que creo que en estos momentos no existía ninguna especie de tasa oficial

³⁸ A.A.M. Breyer, «The Question of Byzantine mines in the Pontos: Chalybian Iron, Chaldian Silver, Koloneian Alum and Mummy of Cheliana», *Anatolian Studies*, 32 (1982), pp. 146-149. M.L. Heers, «Les Génois et le commerce de l'alum à la fin du Moyen Âge», *Revue d'histoire Economique et Sociale*, 32 (1954), pp. 31-52. J. Delumeau, *L'alum de Rome, XV^e-XIX^e siècles*, Paris, 1962.

de seguros. Las fluctuaciones que observamos en los premios indicarían el mismo fenómeno. Así pues, estamos ante seguros sometidos en gran medida a las leyes del mercado.

Analizando el conjunto de estos 207 seguros marítimos, vemos que el valor medio ponderado de sus premios es el 8 %. Esta cifra es sensiblemente más baja de la que han aportado otros autores que hablan de precios del 15 y 20 % para el comercio anglocastellano³⁹ y del 12 % para el tráfico en el Golfo de Vizcaya⁴⁰. 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 burgalés en tiempos de los Reyes Católicos. Por otra parte, sus valores no son sensiblemente distintos a los que conocemos para el 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 los premios. Por el contrario, el hecho de que los valores estén situados en torno al 8 %, siendo en muchos casos más bajos, refleja que había un clima de serenidad, cuya plasmación era una fuerte actividad comercial. Hubo incidencias desagradables, pero estimo que no fueron trascendentales⁴¹.

Si pasamos a estudiar particularmente cada uno de los seguros marítimos, vemos que los precios de éstos 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.

³⁹ W.R. Childs, *Anglo Castilian ...*, p. 195.

⁴⁰ B. Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos ...*, p. 139.

⁴¹ La descripción que muchos autores hacen sobre la peligrosidad en la que se movía el comercio castellano, creo que viene motivada por la utilización en exclusiva de documentación de carácter real. En virtud de ello no es extraño que en los registros monárquicos se hayan conservado ante todo cartas que hablan de quejas dirigidas a los reyes. Los mercaderes, privada o colectivamente, sólo acudían a éstos en los casos de incidentes, pero no en los de normalidad, mucho más frecuentes.

Pero más trascendental fueron las rutas y, sobre todo, la duración de los trayectos. En gran medida presentan una fuerte semejanza con el panorama que M. Basas ha descrito para la mitad del siglo XVI⁴². Ello sería indicativo del nivel de desarrollo técnico y económico que había alcanzado la navegación marítima en la época de los Reyes Católicos.

Podemos verlo en el siguiente cuadro:

Premios de los seguros marítimos según sus Itinerarios (1481-1508)

Itinerario	Valor medio de los premios
Bilbao - Flandes	6,2
Bilbao - Nantes	4,1
Bilbao - Ruan	7
Burdeos - Flandes	5,9
Burdeos - Londres	8
Portogalete - La Rochela	5
Bilbao - Pisa	9,7
Laredo - Pisa	9,6
Andalucía - Flandes / Ruan	9,25
Mazarrón - Flandes	9
Civitavecchia - Londres / Flandes	14
Génova - La Esclusa	12
Lisboa - Londres	10
Madeira - Londres	12,8
Cartagena - Pisa	6,7
Cadiz - Pisa	7
Ibiza - Candia	7
Sevilla - Las Indias	7

Conforme a estos datos podemos sacar algunas conclusiones acerca del precio de los seguros marítimos a fines de la Edad Media. En primer lugar, para la ruta Costa Cantábrica-Flandes, el itinerario clásico de la lana, los premios son relativamente baratos, aunque ligeramente más altos que los que habrá en el siglo XVI, que estaban en torno al 5 %. Sin embargo, esta tasa no era en lo más mínimo onerosa para los comer-

⁴² M. Basas Fernández, *El seguro marítimo ...*, pp. 111-120.

ciantes, que a menudo enviaban sus navios 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 que es inferior a las del siglo XVI donde el peligro turco 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 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 %. Situación que 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.

En conclusión, los datos contenidos en el Libro de Contabilidad del mercader burgalés Juan de Castro respecto a la contratación de estos 207 seguros marítimos son una fuente importantísima para el conocimiento del comercio internacional a fines de la Edad Media. Esta documentación confirma el alto grado de desarrollo en que a fines del siglo XV se encontraba el comercio castellano y dentro de aquél el comandado por los habitantes de Burgos. Por un lado, su ámbito de actuación no estaba centrado de manera exclusiva, tal como se ha dicho, en la navegación por el Golfo de Vizcaya y el Canal de la Mancha. Tan importante para los negocios de los burgaleses eran éstas como las rutas de Portugal, Andalucía o el Mediterráneo.

En todos estos tráficlos dichos mercaderes intercambiaban, sobre todo, materias primas (lana, alumbre, pastel, vino, aceite, azúcar, hierro, etc.), a cambio de productos manufacturados. Eran, pues, intermediarios entre los productores rurales y los consumidores industriales europeos. Función que no solo ejercieron en los territorios de la Corona de Castilla

— aliándose para ello con los grandes propietarios —, sino también en otras regiones. En Portugal, Burdeos y otros puntos del Mediterráneo los burgaleses hicieron de transportistas y negociantes de las materias primas producidas allí. Incluso, de algunas de ellas como el pastel del sur de Francia llegaron a ser consumados maestros. Actuaron, en consecuencia, de manera semejante a la de otros comerciantes europeos. De todas estas actividades consiguieron jugosos beneficios que sirvieron para engrandecer a Burgos y a su oligarquía.

Beneficios que en el caso de los seguros marítimos debieron de ser elevados, ya que el grado de siniestralidad que hemos comprobado fue en esta época muy bajo. Hubo incidentes, naufragios, violencias y ataques piráticos, pero no en la proporción que se ha creído. Su corroboración son los baratos premios de dichos seguros marítimos, muy semejantes a los que se establecerán en el siglo XVI, un período de mayor desarrollo del comercio internacional. No es extraño, pues, que multitud de mercaderes burgaleses vieran en los seguros marítimos una buena fuente de inversión y que Burgos se convirtiera en una de las principales Bolsas de seguros de España.

APÉNDICE

Seguros marítimos contratados en Burgos en la época de los Reyes Católicos

Año	Asegurado	Trayecto	Mercancía	Suma asegurada (ducados)	Premio (%)
1481		Burdeos-Brujas		50	8
1485	Covarrubias	Cádiz-Pisa		50	8,5
	Pardos	Cádiz-Pisa		50	8
	Hernando de Castro de la Hoz	Íbiza-Candia		50	6
	Pardos	Burdeos-Brujas/Londres		50	8
	Alonso de Vega o Diego de Valladolid	Burdeos-Londres/Brujas		50	8
	Andrés de la Cadena	Bilbao-Londres/Flandes		50	8
1486	Hernando de Castro de la Hoz	Burdeos-Irlanda	pastel	50	8,5
	Hernando de Covarrubias	Laredo-Flandes	lanas	50	6
	Francisco de Covarrubias	Burdeos-Londres		50	7
	Hernando de Castro de la Hoz	Cádiz-Pisa		50	8
	Francisco de Covarrubias	Burdeos-Londres		100	7
	Hernando de Castro	Génova-La Esclusa		50	12
	Alonso de Astudillo	Bilbao-Ruan		50	7
	Pardos	Cádiz-Pisa		50	8
	Rodrigo de Frías			50	7
	Hernando de Castro	Burdeos-Londres	pastel	25	7
	Alonso de Lerma	Bilbao-Pisa		50	10
	Francisco de Covarrubias	Burdeos-Londres		50	7
1487	Pardos	Cádiz-Pisa		100	7
	Covarrubias y Polanco	Cádiz-Pisa		50	7,5
	Hernando de Castro y Alvaro de Santa Cruz	Cádiz-Pisa		50	7
	Oreases	Burdeos-Londres	pastel	200	7
	Diego de Soria	Burdeos-Brujas	pastel	100	7
	Juan de Sahagún	Bilbao-Ruan		50	7
	García de Quintanadueñas	Bilbao-Pisa		50	10
	Andrés de la Cadena	Bilbao-Pisa		50	10
	Andrés de la Cadena	Portugalete-Ruan		50	7
	Hernando de Castro	Burdeos-Saint Malo		50	10
1488	Alvaro de la Torre	Pasajes-Londres	hierros	50	7
	Diego de Soria y Francisco Castillo	Burdeos-Saint Malo/Flandes	vino	50	12
	Alonso de Aranda	Burdeos-Londres	pastel	50	8
	Juan Alonso de Sahagún	Morlas-La Rochela/España		50	7
	Luis de Calatayud	Bilbao-Pisa	lanas y hierros	50	11
	Hernando de Castro	Bilbao-Londres	pastel y hierros	50	8,5
	Hernando de Castro	Cádiz-Pisa	lanas	100	7
	Alonso de Lerma	Bilbao-Pisa	lanas y hierros	50	11
	Juan Alonso de Sahagún	Burdeos-Morlas/Morlas-La Rochela		50	15
	Alvaro de Santa Cruz	Burdeos-Londres/Flandes	pastel	100	7
	Alonso de Astudillo y Alvaro de la Torre	Bilbao-Pisa		50	10
	Oreases	Bilbao-Ruan	lanas	50	7

Seguros marítimos . . .

(2)

Año	Asegurado	Trayecto	Mercancía	Suma asegurada (ducados)	Premio (%)
1488	Luis de Calatayud	Laredo-Pisa	lanas	50	10
	Diego de Soria	Burdeos-Londres	pastel	50	7
	Diego de Soria	Laredo-Pisa	lanas	50	10
	Pardos	Laredo-Pisa	lanas	50	10
1489	Villena	Cádiz-Flandes	aceites	50	10
	Gonzalo de Miranda	Burdeos-Londres	vinos	50	12
	Alvaro de la Torre	La Rochela-Undlor	vinos	50	9
	Alonso de Salamanca	Rio-Londres	aceites	50	10
	Villena	Sevilla-Londres	aceites y cera	50	10
	Villena			75	10
	Hernando de Castro	Cádiz-Pisa	lanas	100	7
	Diego de Soria	Cádiz-Génova		50	6,75
	Gonzalo de Miranda	La Rochela-Brest/Saint Malo	vinos y trigo	50	12
	Alvaro de la Torre	La Rochela-Flandes/Gelanda	vinos y cañamazas	50	14
	Pedro Cerezo	La Rochela-La Esclusa/Gelanda		100	12
	Diego de Miranda	Bilbao-Nantes	lanas	50	5
	Alonso de Lerma	Pasajes-Londres	pastel	50	7
	Hernando de Covarrubias y Juan Ximénez de España	Cartagena-Pisa	lanas	100	6
	Pedro de Castro	Mazarrón-Flandes	alumbres	50	10
	Alvaro de la Torre	Charente-Irlanda/Irlanda-La Rochela	trigo	50	12
	Pedro de Quintanadueñas	Burdeos-Londres	pastel	50	7
	García de Quintanadueñas	Bilbao-Ruan	lanas	50	7,5
	Alonso de Maluenda	Sevilla-Ruan	fruta	50	11
	Alonso de Salamanca	Lisboa-Londres	aceites	50	10
	Alonso de Salamanca	Madeira-Londres	azúcar	50	12
	Antonio del Valle, v.º Segovia	Burdeos-Londres	pastel	50	7
	Diego de Soria	Burdeos-Gelanda	pastel	50	7
	Alvaro de la Torre	Burdeos-Londres	pastel	50	7
	Lope de S. Vitorres	Burdeos-Londres	vinos	50	12
	Alonso de Astudillo	La Rochela-Neuda (ida y vuelta)		50	12
1490	Diego Cortés de Miranda	Bilbao-Salazar	lanas	50	7,5
	Diego Cortés de Miranda	Burdeos-Salazar	vinos	50	4,5
	Francisco de Villegas	La Rochela-Hambon		50	7,5
	Francisco del Castillo	El Condado-Flandes	vastardos	50	10
	Villena	Londres-España		300	6
	Diego de Soria/Alvaro de Lerma	Cartagena-Pisa	lanas	50	6
	Francisco del Castillo	Cádiz-Pisa		50	
	Francisco Orense	Bilbao-Ruan	lanas	50	7
	Juan Alonso de Sahagún	Bilbao-Ruan	lanas	50	7
	Lope de Sanvitores	Burdeos-Flandes	pastel	50	7
	Alonso de Maluena	Burdeos-Londres	pastel	100	7
	Francisco Orense	Burdeos-Flandes	pastel	100	7
	Sancho de Saldaña	Burdeos-Londres	pastel	50	7
	Pedro de Covarrubias	Bilbao-Nantes	lanas	50	4
	Juan Ximénez de España	Cartagena-Pisa	lanas	75	6
	Polanco	Burdeos-Londres	pastel	50	7

Seguros marítimos ...

(3)

Año	Asegurado	Trayecto	Mercancía	Suma asegurada (ducados)	Premio (%)
1490	Villena	Londres-España		50	6
	Alonso de Lerma, regidor	Burdeos-Londres	pastel	50	7
	Francisco de Villegas	Burdeos-Londres		50	8
1491	Diego de Castro	La Rochela-Flandes		50	12
	Pedro Rodríguez	Matarrón-Flandes	lanas	50	5
	Orense	Bilbao-Nantes	aceites	50	11
	Andrés de Salamanca	Sevilla-Londres/Flandes	lanas	50	5
	Juan Kiménes de España	Bilbao-Pisa	lanas	50	9
	Pedro Cerezo	Portugalete-La Rochela	lanas	50	5
	Alonso de Salamanca	Madeira-Londres	azucar y pastel	50	14,5
	Polanco	Cádiz-Pisa	lanas	100	7
	Hernando de Castro	Cádiz-Pisa	lanas	50	7
	Orense y Polanco	Portugalete-Ruan		50	9
	Juan Kiménes de España	Civitavecchia-Flandes/Ruan	alumbres	50	14
	Diego de Castro Miranda	Alicante-Flandes/Londres		50	12,5
	Hernando de Castro	Aigurte-Flandes		50	10
	Alvaro de la Torre	Burdeos-Londres	vinos	50	11
	Alvaro de la Torre	Burdeos-Londres	pastel	50	8
	Alonso Pardo	a Flandes y a Londres		880	8,3
	Orense	Burdeos a Londres	pastel	50	8
	Polanco	Civitavecchia-Ruan/Flandes/Londres		50	14
1492	Alvaro de Santa Cruz			100	8
	Alonso del Ospital			100	8
	Diego de Soria y Hernando de Castro	Gelanda-Ruan		50	7
	Alvaro de Santa Cruz y Diego de Castro	Burdeos-Londres	pastel	100	9
	Alonso de Maluenda	Burdeos-Londres	pastel	50	9
	Alonso Pardo	a Irlanda y luego a Pisa		50	16
	Juan del Ospital			50	8
	Juan de Salinas			50.000 mrs.	10
	Rodrigo de Salamanca	La Rochela-Gelanda	vinos	50	12
	Hernando de Castro y Alvaro de Santa Cruz	Cádiz-Pisa		100	6,5
	Rodrigo Sánchez de Tordehumas	a Londres		50	9
	Sancho de Saldaña	Burdeos-Gelanda		50	9
1493	Juan de Miranda	a Nantes	lanas	50	9
	Pedro de Covarrubias			100	9
	Hernando de Castro	Cádiz-Pisa		50	6
	Francisco Orense	en la flota		250	6
	Polanco	Cádiz-Pisa		50	6
	Polanco	Cádiz-Pisa		50	6
	Hernando de Castro	Almería-Pisa		50	5
	Diego de Miranda	a Nantes		50	5
	Juan de Miranda	Bilbao-Nantes		50	4
	Juan de Miranda	Bilbao-Pisa		75	9
	Alonso de Salamanca	Madeira y Azores-Londres		50	12
1494	Juan de Miranda	Laredo-Pisa	lanas	50	8,5
	Pedro de Curiel	Bilbao-Nantes	lanas	50	3

Seguros marítimos ...

(4)

Año	Asegurado	Trayecto	Mercancía	Suma asegurada (ducados)	Premio (%)
1494	Alonso de Astudillo	Bilbao-Nantes	lanas	50	3,5
	Martín de Lupiana	Pasajes-Londres	hierros	50	5,75
	Francisco Orense	Bilbao-Flandes/Gelanda	lanas	100	5
	Hernando de Castro	Cádiz-Flandes	lanas y alumbres	75	8
	Polanco	Andalucía-Flandes		50	8
	Juan de Miranda	San Sebastián-Flandes		150	6
	Sancho de Saldaña	San Sebastián-Flandes	peletaria	50	6
	Alonso de Salamanca	Funchal-Londres		50	10
	Polanco	Cádiz-Flandes		75	8
	Polanco	Cádiz-Pisa		75	6
	Alvar García de S. Millán	Odierna-Flandes/Gelanda	pasteles	75	7,5
1495	Polanco	Bilbao-Nantes	lanas	100	3,5
	Polanco	Muros-Flandes	lanas	75	7
	Bermyts			100	7
	Diego de Castro de Londres	Antona-España		100	4
	Gregorio de Bejar	Flandes-España	ropa	150	4,5
	Alonso de Santo Domingo	Nantes-Bilbao		75	5
	Pero Sánchez Pardo	Cádiz-Flandes		50	10
	Bermyts	Burdeos-Londres		200	8
	Alvaro de la Torre y Diego de Castro	Burdeos-Londres		250	8
	García de Salamanca			50	10
	Juan Embito			50	10
1496	Diego de Castro de Londres	Cartagena-Pisa		50	6
	Alvaro de la Torre	Laredo-Pisa		50	10
	Juan de Miranda	Laredo-Pisa		50	11
	Alonso de Lerma	Cádiz-Genova	lanas	50	6
1497	Alvaro de la Torre	Cádiz-Livorno		50	
	Alvaro de la Torre	Cartagena-Pisa		50	7,5
	Juan de Miranda	Cartagena-Pisa		50	10
	Juan de Herrera	Cartagena-Pisa	lanas	50	10
	Diego de Castro de Londres	Cartagena-Pisa		50	10
	Lope de Sanvitores	en la flota		150	7
	Hernando de Castro	Cádiz-Pisa		100	11
	Juan de Miranda	Cartagena-Pisa		100	10
1498	Alvaro de la Torre	Cartagena-Penblin	lanas	75	8,5
	Lope de Sanvitores	Bilbao-Flandes		100	7
1499	Juan de Miranda	Cartagena-Livorno/Talamone	lanas	75	5
	Alonso de Lerma de los Polanco	Flandes-Sevilla		300	7
1500	Antón Lopes	Bilbao-Flandes	lanas	50	6
				150	6
1501	Sancho de Saldaña	Bretaña-España		100	4
	Juan de Polanco y Alonso de Lerma	Cádiz-Pisa		150	6
	Juan de Miranda	Cádiz-Pisa		50	7
1502	Juan Orense	Bilbao-Pisa		50	7,25
1503	Juan de la Mota	Bilbao-Talamone		75	10
	Pedro de Burgos y Compañía	con la flota a Flandes		370	5,5
	Alonso de Santo Domingo	Nantes-España		50	5

Seguros marítimos ...

(5)

Año	Asegurado	Trayecto	Mercancía	Suma asegurada (ducados)	Premio (%)	
1503	Juan de Miranda	Cartagena-Pisa		50	6	
	Francisco Glez. de Sevilla	Laredo-Flandes		75	5,5	
	Diego de Villadiego	Santander-Flandes		75	7	
	Hernando de Castro de la Hoz	Cartagena-Pisa		75	5	
	Los Arcoo	Cádiz-Pisa	lanas	75	7,5	
1504	Alonso de Astudillo	Cádiz-Pisa	lanas	50	6	
	Juan de Miranda	Bilbao-Pisa		50	9	
	Pero Pardo	Pisa-Cartagena		50	6	
	Andrés de Paredes	Pisa-Cartagena		75	6,5	
	Francisco de Santa Cruz			150	5,5	
	Bernuy	Rentería-Flandes	pasteles	75	5	
	Diego de Frías	Amberes-Laredo/Bilbao		50	5	
	Diego de Salamanca	Galicia-Perpignan/Barcelona		50	4,5	
	Pedro de Curiel	Bilbao-Flandes		150	5	
	1505	Juan de Teja	Bilbao-La Rochela/Nantes	lanas	75	3,5
Diego de Bernuy		Burdeos-Bilbao	pasteles	100	3,5	
Andrés de la Cadena		Bilbao-Pisa		75	8	
Alvaro de la Torre		Cádiz-Pisa		150	5,5	
Francisco de Santa Cruz		Cádiz-Pisa		150	5,5	
Alonso de Lerma		Mazarrón-Flandes	alumbres	100	8	
Francisco del Castillo y Andrés Pesquera		Mazarrón-Flandes	alumbres	100	8	
1507		Francisco de Santa Cruz y Rodrigo Carrión	Sevilla-Santo Domingo		50	7
		Francisco del Castillo y Andrés Pesquera	Mazarrón-Flandes	alumbres	100	7
		Alonso de Astudillo	Cádiz-Pisa		100	4,5
1508	Jerónimo de Castro	Cádiz-Pisa		50	4,5	
	Los Quintadueñas	Sevilla-Las Indias		50	7	

FUENTE: Archivo Catedral de Burgos, *Libro de Mayordomía*, n.º 68, ff. 69-111.

The Portuguese Discoveries and the Italian and German Initiatives in the Indian Trade in the first two Decades on the 16th Century

HERMANN KELLENBENZ

I

When after the venture of Bartolomeu Dias and the first successful expedition of Vasco da Gama other fleets followed on the sea route to India, King Manuel and his officials had the difficult task to gather the capital which was necessary for the armation of the outgoing ships.

It is generally known that besides the Portuguese participation foreign capital played an important role. This was especially valid for Italians and Germans. However it remains still a question with how much of their capital they participated and who were the persons who went on board the ships leaving for India.

Manuel Nunes Dias¹ and Vitorino Magalhães Godinho² utilized the data known when they published their books. Meanwhile Charles Verlinden wrote on the Italians in Portugal, Virginia Rau contributed with her studies on the Corbinelli and the Giraldi³ and Federigo Melis

¹ Manuel Nunes Dias, *O capitalismo monárquico português (1415-1549)*, 2 vols., Coimbra, 1963; vol. I, pp. 171 ss., 189 ss.

² Vitorino Magalhães Godinho, *L'économie de l'empire portugais au XV^e et XVI^e siècles*, Paris, 1969, pp. 683 ss.

³ Charles Verlinden; see his bibliography in *Miscellanea offerts à Charles Verlinden*, 2 voll., Gent 1975, pp. xxvii-liv; Virginia Rau, «Un florentin au service de l'expansion