

FINANCIACIÓN DE LOS VIAJES Y COBERTURA DE LOS RIESGOS EN EL TRÁFICO MARÍTIMO MALAGUEÑO EN ÉPOCA DE LOS REYES CATÓLICOS.II: SEGUROS MARÍTIMOS.

MARÍA TERESA LÓPEZ BELTRÁN

RESUMEN

En este trabajo, que completa otro anterior dedicado a los *cambios y préstamos marítimos*, analizamos la financiación y cobertura de los riesgos en el tráfico marítimo malagueño en época de los Reyes Católicos, centrándonos en esta ocasión en el *seguro marítimo*. La documentación analizada permite afirmar que los grandes beneficiarios de las pólizas de seguro que contrataban los mercaderes de Málaga interesados en el tráfico mercantil eran mercaderes burgaleses establecidos en la capital hispalense, que actuaban asociados en compañía.

ABSTRACT

In this article, which complements the information presented in a previous one centred on the maritime loans and exchanges, we analyse the financing and coverage of the maritime traffic in the Malaga area during the "Reyes Católicos" era, although paying special attention to the maritime insurance. The remaining documents show that the great beneficiaries of the insurance policies, which were contracted with the Málaga merchants who held interests in the merchant navy, were associated business men whose operations were based in Sevilla.

Como ya es sabido, en los siglos bajomedievales el transporte marítimo se mostraba como una aventura económicamente arriesgada tanto para los armadores como para los mercaderes. En efecto, no son infrecuentes los testimonios conservados sobre naufragios en zonas más o menos próximas a la costa y sobre robos de embarcaciones y mercancías por obra del corso y de la piratería, ya se encontrase la nave en plena mar o ya estuviese anclada en puerto, acciones todas ellas que perjudicaban seriamente los intereses del transporte.

tista y los del mercader que había contratado sus servicios¹. Los siniestros eran, pues, inevitables y ocasionaban en más de un caso la ruina, lo que justifica el progresivo desarrollo de mecanismos jurídicos que permitieran a armadores y mercaderes correr los mínimos riesgos en el tráfico mercantil, al tiempo que se abrían nuevas posibilidades de reproducción del capital para algunos mercaderes y hombres de negocio.

El sistema más generalizado de financiación de los viajes y de cobertura de riesgos al que recurrieron mercaderes y patrones fue el del *préstamo a la gruesa* -denominado también *préstamo a riesgo*-, con toda probabilidad el más generalizado tanto en los puertos mediterráneos como en los atlánticos, como ha sido constatado, por ejemplo, para Barcelona por Claude Carrère, para Valencia por Jacqueline Guiral, para los puertos gallegos por Elisa Ferreira, o para Málaga por la que suscribe este trabajo². El *préstamo a la gruesa* era, ante todo, un anticipo de dinero para equipar y mantener en buen estado la nave y al que recurrían los maestros cuando su capacidad económica no les permitía solventar los gastos más o menos ocasionales que conllevaba el transporte marítimo; pero, al mismo tiempo, era un sistema de cobertura de riesgos que evitaba a cualquier patrón la ruina completa en el supuesto de que en el transcurso del viaje se produjera algún siniestro que impidiera la llegada del navío al puerto de destino "*en salvamento*". El riesgo, que empezaba a contar desde que el barco alzaba velas, duraba por lo general hasta un día después de haber arribado, es decir, "*hasta que la nao echare ancora en veynte y quatro horas naturales*". El recurso al *préstamo marítimo*, por tanto, permitía a más de un patrón en apuros hacer frente a los problemas pecuniarios y conservar el navío en su totalidad. Pero no hay que olvidar que cuando el navío llegaba sin contratiempos al puerto de destino, el maestre contaba con un plazo de días determinados, a lo sumo un mes, para devolver el anticipo a riesgo, pues de lo contra-

1 Cf., sobre el particular, LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga 1986, en concreto Cap. II, 61-99. Asimismo, "Financiación de los viajes y cobertura de los riesgos en el tráfico marítimo malagueño en época de los Reyes Católicos. I: Cambios y préstamos marítimos", *BAETICA*, 19 (II), Univ. de Málaga 1997, en particular 51-52, donde damos cuenta de testimonios al respecto.

2 Cf. CARREÈRE, C. *Barcelone centre économique à l'époque des difficultés 1380-1462*, París 1967, 2 vols.; GUIRAL-HADZIIOSSIF, J. *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia 1989; FERREIRA PRIEGUE, E. *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña 1988; LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. "Financiación de los viajes y cobertura de los riesgos...", *op. cit.* Una perspectiva instucional, con un amplio y exhaustivo recorrido por la literatura jurídica, nos la ofrece Manuel J. Peláez en su estudio "Préstamos y cambios marítimos en Derecho catalán y balear", en PELÁEZ, M.J. *Historia del Derecho de la Navegación I: Trabajos de Teoría e Historia del Derecho Marítimo y de Derecho Aeronáutico*, Barcelona 1994, 109-144.

rio el acreedor actuaba sobre el barco y sobre los bienes del maestro, que se hallaban hipotecados³.

Y aunque es cierto que el *préstamo a la gruesa* estaba suficientemente generalizado tanto en los puertos del Mediterráneo como en los del Atlántico, no fue el único sistema de cobertura de riesgos existente en el tráfico marítimo bajomedieval. También, desde finales del siglo XV y coexistiendo con el *préstamo marítimo*, los mercaderes con intereses en el comercio exterior, a fin de evitar pérdidas innecesarias en operaciones mercantiles de cierta envergadura, recurrieron al *seguro marítimo*, que presenta analogías con el *préstamo a la gruesa*, aunque se trata de un procedimiento jurídico diferente⁴.

EL SEGURO MARÍTIMO

Si para Cataluña contamos con Ordenanzas de seguros desde mediados del siglo XV⁵, en lo que respecta a Castilla la regulación de la práctica aseguradora fue más tardía, puesto que la primera normativa que se conoce data de principios del año 1514, cuando el Consulado de Burgos promulga la *declaración de póliza* burgalesa el 26 de enero de ese año, que cabe considerar como el primer eslabón de una larga serie de ordenanzas relativas al seguro marítimo llevada a cabo por el citado consulado⁶.

En lo que concierne al tráfico marítimo malagueño, los escasos testimonios que se conservan en los protocolos notariales sobre contratos de *seguros* que se cerraban en Málaga ponen de manifiesto que la práctica aseguradora se regía por la costumbre que sobre el particular existía en la capital hispalense, no aludiéndose para nada a la normativa barcelonesa o burgalesa: los contratos

- 3 Ello justifica que en algunas circunstancias, posiblemente las menos, el maestro procediera a suscribir un contrato de compraventa porque tenía que saldar las deudas contraídas con el acreedor del préstamo, prefiriendo contar con un nuevo socio antes de que se procediera a una subasta de su barco.
- 4 Sobre la relación entre ambos contratos, así como sobre la difícil delimitación institucional del *seguro marítimo* a través de la literatura jurídica, cf. el extenso estudio de Manuel J. Peláez "El seguro marítimo en el derecho histórico catalán", en PELÁEZ, M.J. *op. cit.*, 295-456, y de manera especial 365-66.
- 5 Me refiero a las Ordenanzas barcelonesas de 1458 y 1484, ampliamente estudiadas por Manuel J. Peláez en su estudio citado en la nota precedente, en el cual el autor analiza minuciosamente dichas Ordenanzas, insistiendo en la amplia proyección e influencia que ejercieron en el ámbito mediterráneo, y de manera particular las Ordenanzas del año 1484.
- 6 Cf. CORONAS GONZÁLEZ, Santos M. "Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo", *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, León 1979, 171-221.

se hacían “*a uso de seguros de Sevilla*”⁷ y cuando el asegurador tenía que pagar una póliza de seguro, lo hacía “*segun se suelen pagar en la çibdad de Sevilla los tales seguros*”⁸. De todos modos, aunque en la documentación recopilada contamos con un total de cuatro contratos de *seguro marítimo* suscritos por las partes en la ciudad de Málaga, no es desacertado afirmar que, con toda probabilidad, las pólizas de seguro se gestionaban más en Sevilla que en Málaga, puesto que la mayor parte de los testimonios conservados en los protocolos notariales de nuestra ciudad se refieren a cartas de poder para reclamar el pago de la póliza a los aseguradores, todos ellos establecidos en Sevilla⁹.

Desconocemos si la costumbre vigente en la capital hispalense en lo relativo a la aseguración seguía la tradición marítima mediterránea o de Levante, que se regía por las *Costumbres de la mar*, o por la tradición marítima atlántica o de Poniente, en donde tenía vigencia el *Fuero o Leyes de Layron*, tradiciones que, sin duda alguna, experimentaron un profundo cambio con la apertura del Estrecho¹⁰. A este respecto, tan sólo podemos señalar que, como ha sido puesto de manifiesto por Pérez Embid, “para las relaciones entre mareantes y mercaderes, en el puerto sevillano estuvo vigente la recopilación francesa de los *Roles d’Oleron*, en la versión castellana conocida por *Leyes de Layron*, que en el tumbo de documentos sevillanos son llamadas *fuero de las leyes por do se judgan los pleytos que son del fecho de la mar*”¹¹.

El *seguro marítimo* -denominado en la documentación consultada “carta de seguro”, y sólo excepcionalmente “póliza de seguro”-¹² consistía en un contrato firmado ante notario entre dos partes, la parte aseguradora y la parte asegurada, y cuya razón de ser estribaba en el **interés** que tenía la parte asegurada en la conservación de algo concreto que, por razones diversas, podía correr el **riesgo** de perderse. Lo usual en las pólizas de *seguro* era que la cobertura del riesgo se limitara a la mercancía transportada en el navío desde el puerto de salida hasta un día después de haber anclado en el puerto de destino, aunque

7 *A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) de M(álaga)*, leg. 16, 8-VIII-1516.

8 *A.H.P.M.*, leg. 1, tomo II, fol. 311 (nueva fol.), 1-III-1497.

9 *A.H.P.M.*, leg. 1, tomo II, fol. 311 (nueva foliación), 1-III-1497 y 17-XI-1497; leg. 5, 21-I-1501; leg. 16, 8-VIII-1508 y 28-VIII-1508; leg. 23, 20-VIII-1511; leg. 14, 16-II-1512, 14-VI-1512, 24-VI-1512, (?) -VI-1512 y 23-VII-1512; leg. 35, 10-(?) -1516; leg. 27, (?) - (?) -1516; leg. 28, 18-X-1516.

10 Cf. GARCÍA SANZ, A. “Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo”, *A.H.D.E.*, XXXIX (1969), 213-316.

11 Cf. PÉREZ EMBID, F. *Estudios de historia marítima*, Sevilla 1979, 156.

12 En efecto, tan sólo en un documento aparece el término “póliza”; vid. *A.H.P.M.*, leg. 27, (?) - (?) -1516. Sobre la consideración de la “póliza”, desde el punto de vista jurídico, como documento público y/o privado, cf. PELÁEZ, M.J. “El Seguro marítimo...”, *op. cit.*, en particular, 368-69.

en algún contrato la cobertura del riesgo finalizaba a las doce horas de haber arribado el navío. Con la finalidad de evitar riesgos innecesarios, en más de un contrato se prohibía expresamente que el maestro cambiara el trayecto fijado en el contrato de flete o hiciera escalas no previstas en el mismo. Así, por ejemplo, en una póliza de seguro que cubría el espacio marítimo Málaga-Cazaza, el asegurador establece como condición “*que la dicha tafurea no trueque viage, sino ir desde Málaga a Cazaza y de Cazaza a esta çibdad*”¹³. Y en otra póliza que cubría el trayecto Málaga-Civita Vecchia, el asegurador declara que el seguro tendría vigencia “*desde que el barco echare ancla en el puerto de Civita Vieja, donde el dicho barco va derechamente a haçer su dicha descarga, hasta doçe horas naturales*”, pero con la condición de que el maestro “*non pueda cambiar el runbo fijado en el flete y tocar puerto alguno*”¹⁴. Se insistía, por tanto, en la póliza asegurativa en que el maestro respetase la ruta previamente acordada con la persona o personas que habían fletado el navío.

Hay que tener presente que en el *seguro* marítimo el riesgo no se contemplaba con carácter universal, puesto que la parte aseguradora establecía una serie de limitaciones que no siempre aparecen expresamente detalladas en la documentación de que disponemos¹⁵. En líneas generales, cabe afirmar que la cobertura del riesgo se contemplaba en las pérdidas ocasionadas por los siguientes supuestos:

*“de mar e de viento e de fuego e damigos e denemigos
e de otro qualquier caso que acaecer pueda, eçepto de
baratería de patron o demancamiento de lo susodicho”*¹⁶.

En efecto, cualquier imprevisto de los antedichos podía dar lugar a que el viaje no llegara a feliz término, yéndose al traste tanto el navío como las mercancías que transportaba. Así, por ejemplo, la carabela “Santa María”, de la que era maestro Rodrigo de Busa, salió fletada del puerto de Málaga con destino a Flandes, pero no pudo llegar a su destino porque se hundió en la barra de

13 A.H.P.M., leg. 1, 1-III-1497.

14 A.H.P.M., leg. 16, 8-VIII-1508.

15 Cf. PELÁEZ, J.M., *op. cit.*, en particular 400-410, donde el autor analiza jurídicamente la casuística del riesgo.

16 Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, 87. Por tanto, la negligencia o desobediencia del maestro de la nave libraba a la parte aseguradora de las obligaciones que había contraído en la póliza asegurativa. La *baratería* aparece definida en la doctrina jurídica como “la maquinación dolosa del capitán de la nave tendente a la pérdida de la embarcación o de los bienes cargados en ella”. Y, asimismo, ha sido definida como “cualquier prevaricación cometida por el capitán en el ejercicio de sus funciones”. Cf. PELÁEZ, M.J., *op. cit.*, 403-407, y en especial nota 29.

la villa de Sanlúcar de Barrameda¹⁷. Y lo mismo ocurrió con la nao “Santa María”, de la que era maestre Juan de Veza, vecino de Bilbao, que no pudo llegar a Flandes porque “*se perdió en la mar con todas las mercaderías que en ella iban*”¹⁸. En otras ocasiones, el navío no lograba llegar al puerto de destino porque en el transcurso del trayecto había sido robado por los piratas y corsarios, como fue el caso de la nao “La Magdalena”, de la que era maestre Martín de Gárate, vecino de la villa de Deva, que en ruta hacia Flandes se vió sorprendido por los “*cosarios*”, perdiéndose todo¹⁹. En todos estos casos, las mercancías que se transportaban habían sido aseguradas por los exportadores, que pudieron reclamar las correspondientes indemnizaciones a los aseguradores. A veces, como se ha constatado en algunas pólizas suscritas en Barcelona²⁰, los aseguradores ponían límites a la universalidad del riesgo al excluir de la cobertura, además de los supuestos ya señalados, determinados riesgos que podían afectar a la mercancía asegurada y que podían conllevar que se perdiera o, simplemente, sufriera un deterioro; por ejemplo, la ruptura de los recipientes en que eran transportados los líquidos, las estibas defectuosas para cargar el grano, el vino que se volviese agrio, los secuestros y embargos por parte de las autoridades, o la fuga del esclavo o su muerte natural. En nuestro caso, sin embargo, tan sólo contamos con un ejemplo en el que se recogen limitaciones específicas a la universalidad del riesgo, teniendo en cuenta la calidad de la mercancía. Se trata de un contrato de seguro que hizo el mercader genovés Marcos Escarzafo, que residía en Málaga, al boticario malagueño Lucas Aznar, que a principios de marzo de 1497 envía en la tafurea de Arriarán un moro a Cazaza; el seguro cubría “*de todo riesgo e aventura, eçpto si el dicho moro huyese o muriese de enfermedad*”²¹.

Pero hemos de tener en cuenta, por otra parte, que en lo tocante al riesgo que podían correr determinadas mercancías, no era inusual que en los contratos de fletamento los exportadores incluyesen cláusulas que garantizaran, en la medida de lo posible, la integridad de aquellos productos transportados en recipientes frágiles o que exigían, sobre todo en los trayectos de larga duración, determinados cuidados. Así, por ejemplo, en febrero de 1498, dos mercaderes gallegos de la Puebla de Deán en la ría de Arosa, que habían fletado en Málaga al maestre coruñés Fernand Fojoro la carabela “San Antonio” para que fuera a

17 A.H.P.M., leg. 5, 21-I-1501.

18 A.H.P.M., leg. 14, 14-VI-1512.

19 A.H.P.M., leg. 23, 20-VIII-1511.

20 Cf. PELÁEZ, M.J., *op. cit.*, 401-402.

21 A.H.P.M., leg. 1, 1-III-1497. En las pólizas de seguro de esclavos siempre se contempla dicha limitación. Cf., por ejemplo, para Barcelona, los contratos de seguro de esclavos que se incluyen en el estudio de MADURELL MARIMON, J.M^a, “Los seguros de vida de esclavos en Barcelona (1535-1523). Documentos para su estudio”, A.H.D.E., XXV (1955), 123-188.

Sevilla a cargar en la Torre del Oro diversas mercancías, y entre ellas jarretas de aceite, incluyeron en el contrato de fletamento una cláusula por la que, en el supuesto de romperse alguna jarreta, la pérdida correría a cargo del maestre²². Y una cláusula parecida se incluyó en el contrato que hicieron los mercaderes genoveses Adán de Bibaldo, Perseval de Bibaldo y Benito Catanno cuando fletaron la carabela “Santa María”, cuyo maestre era Pedro de Arana, vecino del Puerto de Santa María, para llevar a Génova, entre otras mercancías, jarras de aceite, pactándose entre las partes que:

*“si alguna o algunas jarras de azeite de las que se cargaren por tienpo forzoso se quebraren, que la perdida sea para los dichos mercaderes; pero si es por mala diligencia del dicho maestre o de su gente, que sea culpa del maestre”*²³

También, cuando se trataba de trigo, los mercaderes procuraban garantizar sus ganancias haciendo recaer en el maestre determinados riesgos, como ocurrió al maestre Sancho de Rabanza, vecino de Sestao, que fleta su nao al mercader alavés Martín de Ysanza para cargarla de trigo con destino al puerto de Machichaco. El susodicho maestre se comprometía en el contrato de fletamento a hacer con diligencia la cargazón, utilizando para ello los medios adecuados, de manera *“que el dicho trigo no reçiba danno e sy danno reçibiere yo me obligo a lo pagar”*²⁴. Y lo mismo cabe decir de aquellos productos que requerían determinados cuidados para evitar su deterioro, como, por ejemplo, el pescado. Sirva como ejemplo el contrato de fletamento que hizo el mercader malagueño Pedro Fernández de Córdoba con el maestre Andrea de Florio, vecino de Ragusa (actualmente, Dubrovnik), para cargar en su nao “Santa María de Gracia”, de cuatrocientas toneladas aproximadamente, tres mil barriles de *anchova* y sardina con destino al puerto de Civita Vecchia; el maestre, que asume el compromiso de colaborar en el cuidado de la carga para que no se deteriorase, declara a este respecto lo siguiente²⁵:

“(...) y en ello tengo de hazer con la dicha ropa todo buen tratamiento por manera que no resciba danno ni perjuzio alguno e para la salmuera que se oviere de hazer tengo de hazer traer yo el dicho maestre a la dicha mi nao con mi batel e gente todo el agua duçe que fuere menester, e sy no lo fiziere e por ello la dicha anchova e sardina rescibiere algun danno e menoscabo tengo de ser obligado de lo pagar. E sy para hazer la dicha salmuera quisieredes vos el dicho Pedro

22 A.H.P.M., leg. 2, 19-II-1498.

23 A.H.P.M., leg. 2, 22-IV-1498.

24 Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T., *El puerto de Málaga...*, 290-291.

25 *Ibidem*, 302-305.

Fernandez cargar e llevar en la dicha mi nao hasta quatro cafizes de sal, que lo podays hazer e yo tengo de ser obligado de los cargar e llevar en ella syn que por ello seays obligado de me pagar flete alguno”.

El hecho de que en más de un contrato de fletamento se contemplasen cláusulas específicas sobre determinados riesgos que podían afectar a la mercancía transportada y de los que se hace responsable al maestre del navío en cuestión puede explicarse, tal vez, porque el mercader no había considerado pertinente o rentable suscribir un seguro de la mercancía que exportaba, haciendo recaer sobre el maestre -siempre que el navío llegase “sano y salvo” al puerto de destino- el pago de determinados daños, que se descontaban del monto del flete que aún no se había saldado. O bien, que el mercader hubiese asegurado la mercancía y, aún así, considerase pertinente incluir en el contrato de fletamento cláusulas específicas responsabilizando al maestre de la integridad y conservación de la carga que transportaba, porque los aseguradores, cuando el daño o menoscabo sufrido por la carga no se debía a la adversidad, consideraban tales daños imputables a la *baratería* del patrón, que no cubría el riesgo asegurado, y de ese modo los exportadores procuraban no tener conflictos con aseguradores y fletadores al reclamar la pertinente indemnización cuando la mercancía había sufrido algún deterioro.

En ocasiones, sin embargo, el deterioro que podía sufrir la mercancía transportada no era imputable a la negligencia o desinterés del patrón del navío, sino a la fatalidad. Tal fue el caso, por ejemplo, de la nao “San Juan”, de la que era maestre Diego de Mesto, vecino de la anteiglesia de San Pedro de Deusto, que había partido desde el puerto de Málaga con destino al puerto de Bilbao cargada de trigo y fruta pasa; pero, cuando el maestre intentaba entrar en la bahía de Portugalete, se desató una tempestad que dificultó la maniobra, por lo que se vio obligado a aligerar de peso la nao, produciéndose un menoscabo en la carga²⁶:

“(…) porque con mucho peligro la nao pudiese entrar, aligeraron parte de la carga en dos bajeles, en los quales a la dicha entrada corrio riesgo, segun consta en escritura de çertificaçion firmada por Fortun Martinez de Bilbao, en la qual apareçe el riesgo y menoscabo que el trigo y fruta sufrieron. Y los dichos mercaderes en la dicha poliza de seguro estan obligados a pagarle, cada uno de ellos por la cuantia que aseguraron la dicha mercaderia”.

26 A.H.P.M., leg. 27, (?)-(?)-1516 y leg. 28, 18-X-1516. Como la mercancía iba asegurada y el daño sufrido en la misma no había sido responsabilidad del maestre, el beneficiario del seguro, que era el mercader vasco Martín de Bermeo, pudo reclamar la indemnización a los aseguradores, que residían en Sevilla.

También habían sufrido menoscabo las mercancías aseguradas por el mercader malagueño Fernando de Córdoba, que llegaron al condado de Flandes en la nao “La Trinidad”, cuyo maestre era Martín de Urea, vecino de Deusto²⁷. Y es muy probable que cuando nos encontramos con testimonios en los que el afectado está reclamando a los aseguradores la correspondiente indemnización, no ya porque se hubiera perdido la mercancía, sino porque había sufrido un deterioro, las causas de éste estuviesen estrechamente vinculadas a contratiempos climáticos y del estado de la mar. Sirva como ejemplo la reclamación de la indemnización que hizo el citado Fernando de Córdoba a unos mercaderes de la capital hispalense, que le habían asegurado un cargamento de fruta pasa que iba facturado al condado de Flandes en la nao de Martín de Larrea, porque el maestre,

“haciendo el dicho viaje, hizo çierta echazon de la dicha fruta en la mar a causa de la tormenta y mal tiempo que le hizo”²⁸.

En la mayor parte de los casos, las pólizas de seguro que se hacían en Málaga afectaban a la mercancía o “cargazón” que había de transportarse por mar desde un puerto a otro, ocupando un lugar destacado la fruta pasa que iba consignada a los puertos flamencos, seguida del trigo. Pero también encontramos algún que otro contrato en el que el objeto asegurado era el navío, ya sólo o ya con la carga que transportaba, como fue el caso de Diego Martínez, maestre de la carabela “San Juan”, que en agosto de 1508 va a emprender un viaje desde Málaga a Civita Vecchia, y que en prevención de cualquier siniestro suscribe con Francisco de Padilla, vecino de Málaga, un contrato de seguro por un valor de 40 ducados de oro, corriendo el riesgo sobre la carabela, los fletes y aparejos, puesto que:

“(…) si Dios dispusiera de la carabela y aparejos della en este viage que ahora quiero hazer para el puerto de Civita Vieja lo que por casos fortuitos a los navios que fueren por mar suele acontecer, que pueda reclamar de Françisco de Padilla, vezino desta çibdad de Málaga, cuarenta ducados de oro que sobre el dicho navio, fletes y aparejos asegure por carta de seguro que dello se me otorgo.”²⁹

Desconocemos qué mercancías iba a transportar en su carabela el citado maestre, pero sí nos consta que los hermanos y cofrades del Hospital de la Caridad de Málaga le habían hecho entrega de 40 ducados de oro para que con

27 A.H.P.M., leg. 36, 16-X-1517.

28 A.H.P.M., leg. 14, 23-VII-1512.

29 A.H.P.M., leg. 16, 28-VIII-1508.

ellos y en nombre del susodicho Hospital “*ganare en Roma del Santo Padre cierta bula de indulgençia*”. Y lo cierto es que Francisco de Padilla aseguró al maestro los 40 ducados que debía entregar en Roma por una cantidad idéntica, corriendo la cobertura del riesgo, no sobre el dinero asegurado, sino sobre el navío, los fletes y aparejos³⁰. Hay que tener en cuenta que cuando un navío transportaba, entre otros productos, metales preciosos -ya en moneda, ya labrado- era costumbre denotarlo en las pólizas asegurativas, pues la cobertura del riesgo rara vez cubría el robo por parte de la tripulación del barco. Así se pone de manifiesto, por ejemplo, en la póliza que en abril de 1490 hizo el barcelonés Joan Elies con el objeto de asegurar un cargamento que tenía que llegar a Barcelona procedente de Cagliari, en el cual había oro y plata en monedas, y cuyo robo por parte de la tripulación, en el supuesto de producirse, no quedaba incluido en la cobertura del riesgo. Asimismo, cuando en septiembre de 1497 Miquel Viastrosa suscribe un seguro de plata y joyas que se iban a traer desde Venecia a Barcelona, el robo de las mismas por parte de los marineros del barco no se incluyó en la cobertura de los riesgos³¹.

Y si es cierto que en la época que nos ocupa no era infrecuente la aseguración marítima del dinero, también es cierto que tales pólizas de contratos de seguro las suscribían, generalmente, los aseguradores con los mercaderes exportadores, pero no con el maestro en cuyo navío iba a ser transportado el dinero, como ocurre en el contrato cerrado en Málaga, al que ya nos hemos referido con anterioridad, y en el que no queda del todo claro si se trataba de un seguro de nave, o de un seguro mixto en el que la cobertura del riesgo incluía el navío y las mercancías que iba a transportar, entre ellas el dinero que había recibido para ganar la mentada bula de indulgencia³².

30 A.H.P.M., leg. 16, 8-VIII-1508. El seguro, que se hace “*a uso de seguros de Sevilla*”, cubría todo el riesgo, excepto de “*baratería de patron y comandatario*”, y con la condición de que el maestro no hiciera escalas ni cambiase el trayecto fijado en el contrato de fletamento. Asimismo, la cobertura del riesgo tendría vigencia hasta doce horas después de que el barco hubiera echado ancla en el puerto de Civita Vecchia.

31 Cf. PELÁEZ, M.J., *op. cit.*, 427-433. Ambas pólizas de seguro, que se conservan en el Archivo Histórico Provincial de Barcelona, han sido transcritas y dadas a conocer por el autor en notas 89 y 91.

32 A.H.P.M., leg. 16, 28-VIII-1508. La razón de ser de este contrato de seguro son los 40 ducados del Hospital de la Caridad, pero, al no disponer del correspondiente contrato de fletamento, desconocemos las cláusulas particulares que sobre la mercancía, y particularmente el dinero, pudieron haber pactado las partes. Cabe la posibilidad, por otra parte, de que el susodicho maestro mantuviese algún vínculo con el susodicho Hospital, ya que antes de partir para Civita Vecchia apoderó a Gonzalo Díaz Montañés, mayordomo de la Caridad, para que en su nombre reclamara la indemnización del seguro, en el supuesto de que el viaje no acabase felizmente.

Los maestros, que como transportistas casi siempre preferían recurrir al *préstamo marítimo* o *préstamo a la gruesa*³³, establecían su responsabilidad sobre la mercancía que tenían que transportar de un puerto a otro, ya se tratase de dinero o de cualquier otro producto, en el contrato de fletamento que se firmaba ante notario, pactando con la parte contratante los riesgos que debían de asumir y ofreciendo como garantía de lo pactado el navío y sus aparejos. Sirva como ejemplo el percance sufrido por el mercader malagueño Fernando de Córdoba, que a principios del año 1501 había entregado a Rodrigo de Busa, maestre de la carabela “Santa María”, surta en Málaga y fletada para Flandes, 28 ducados de oro para que los entregara a su amigo y socio el mercader Fernando del Castillo, que en aquel momento se encontraba en Flandes³⁴. Pero la carabela, que había partido de Málaga rumbo al puerto de destino, se perdió en la barra de la villa de Sanlúcar de Barrameda y el maestre, que tras el siniestro había regresado a Málaga, informó a Fernando de Córdoba “*que ha perdido la carabela y aparejos que tenia dados como fianza de la entrega del dinero al dicho Fernando del Castillo*”³⁵.

Cabe añadir, por otra parte, que aunque a veces pueda prestarse a confusiones, el contrato de *seguro marítimo* de nave difiere en forma y contenido del *préstamo marítimo*³⁶. Sirva como ejemplo la carta de obligación -que se trata, de hecho, de un *préstamo marítimo*- firmada ante notario por los vascos Pedro de Bías y Juan de Arana, maestros de la nao “Santa María”, surta en el puerto de Málaga, porque deben a Juan Beltrán de Reten, vecino de Motrico, 69 ducados de oro y 225 maravedís, cantidad que va a riesgo y aventura de este último:

“sobre la dicha nao e fletes e aparejos e sobre lo mejor parado della que se salvare asy de mar como de viento e de malas gentes e cosarios e otros peligros

33 En efecto, el “*préstamo a la gruesa*” no sólo permitía a los armadores y maestros disponer de un anticipo con interés para financiar un viaje; era, también, y al mismo tiempo, un sistema de cobertura de riesgos que evitaba a cualquier patrón la ruina completa en caso de siniestro. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. “Financiación de los viajes y cobertura de los riesgos...”, en particular, 57-59.

34 Sobre los intereses mercantiles de ambos mercaderes, cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. “El poder económico en Málaga: la familia Córdoba.Torres (1493-1538)”, *Las ciudades andaluzas (siglos XIII-XVI). Actas del VI Coloquio Internacional de Historia Medieval Andaluza*, Málaga 1991, 463-482.

35 A.H.P.M., leg. 5, 21-I-1501.

36 Nos resulta un tanto extraño, en lo que respecta al puerto de Valencia, estudiado por Jacqueline Guiral-Hadziiossif en su obra ya citada, donde aporta multitud de testimonios sobre el *préstamo marítimo*, que la autora nada diga sobre el *seguro marítimo* (cf. 277-285), tan extendido en los puertos del Mediterráneo. En lo relativo a la doctrina jurídica sobre las pólizas de contrato de seguro de naves, cf. las páginas que dedica Manuel J. Peláez en su estudio varias veces citado, 418-422.

qualesquier que sean, salvo de baraterya de patron o de comendatario e de mudar viaje, dende la ora que la dicha nao partiere deste dicho puerto e fuera su viaje diretamente al dicho puerto de Bermeo dende fasta veynte e quatro oras naturales conplidas primeras syguientes corra el resgo contra vos el dicho Juan Beltran Reten, e no mas".³⁷

Así, pues, y aunque en más de una póliza de contrato de seguro marítimo el asegurado podía tratarse de un maestre o patrón de navío, sobre todo en aquellos casos en los que el objeto asegurado era toda la nave o parte de ella, lo más frecuente era que los protagonistas del seguro marítimo fuesen mercaderes avezados en el tráfico mercantil, ya como aseguradores, ya como asegurados. Y es posible que los aseguradores tuviesen preferencia por los trayectos sin escalas intermedias, en los que los riesgos podían ser menores.

LOS PROTAGONISTAS DE LA ASEGURACIÓN MARÍTIMA

Como ya se ha indicado, el *seguro marítimo* era un contrato firmado ante notario entre dos partes, la parte aseguradora y la parte asegurada, y por el cual el tomador del seguro quedaba obligado a pagar la *prima* convenida en el momento de la firma³⁸. Desconocemos qué sistema seguían los aseguradores para determinar el monto de la *prima* y a cuánto ascendía, pues en los escasos testimonios con que contamos sólo se menciona la cantidad por la que es asegurada la mercancía, sin que figure la *prima* que ha pagado el tomador del seguro por dicho concepto. Así se pone de manifiesto, por ejemplo, en la póliza que hicieron los mercaderes Gonzalo de Úbeda y Alonso de Exea, vecinos de Málaga, cuando aseguraron a Fernando de Córdoba y Fernando del Castillo, también mercaderes afincados en Málaga, un cargamento de fruta pasa, que ya había sido cargada en la nao "La Trinidad", de aproximadamente 170 toneles, cuyo maestre era Juan Gamuza, y que iba a emprender viaje al condado de Flandes; los aseguradores valoraron el "riesgo" de la carga en 100 ducados de oro, pero desconocemos la "*prima*" pagada por la parte contratante³⁹. La excepción la

37 A.H.P.M., leg. 50, 17-X-1515. Los maestros se obligan a devolverle el dinero recibido en el puerto de Bermeo y en un plazo de veinte días, que empiezan a contar desde que la nao llegara a puerto. Es decir, y aunque no consta en la carta de obligación, en el mismo plazo en que los maestros presumiblemente tenía que cobrar el flete de la persona o personas que les habían contratado.

38 La *prima*, que era el precio del peligro, tenía que pagarse al firmarse el contrato de seguro, pues de lo contrario, según la reglamentación contenida al respecto en las Ordenanzas de Barcelona del año 1484, el contrato carecía de efecto alguno. Cf. PELÁEZ, M.J., *op. cit.*, 391.

39 A.H.P.M., leg. 1, tomo II, 17-XI-1497.

constituye el contrato de seguro de un moro que desde Málaga iba a ser transportado a Cazaza en una tafurea, y sobre el que ya hicimos referencia en otro lugar, cuando tratamos sobre el seguro de esclavos; el seguro por el transporte de la susodicha “mercancía” se fijó en 25 ducados de oro, pagando el asegurado en concepto de *prima* 2 ducados de oro y 3 reales de plata, oscilando, por tanto, el montante de la *prima* entre el 9% y el 9'5%⁴⁰.

El montante de la *prima* era diverso, pues se fijaba en función del riesgo que se podía correr y dependía de una serie de factores o circunstancias, entre los que cabe señalar la calidad de la mercancía transportada, la época en que se iba a efectuar el viaje, el trayecto y duración del mismo y, sobre todo, el clima de serenidad reinante⁴¹. Y en lo que respecta al valor del *seguro*, como lo que se aseguraba en sí no era la mercancía, sino el interés que tenía el asegurado en la conservación de la misma (el *interesse assicurati*), el seguro no podía cubrir el total del valor de lo asegurado, resultando el asegurado asegurador de su propia mercancía por la cantidad del descubierto⁴².

En la póliza de seguro, si no se trataba de un seguro “*in quovis*”⁴³, además del nombre, profesión y origen de aseguradores y asegurados, tenía que constar el navío en el que se iba a transportar la mercancía asegurada, el nombre y origen del maestre o patrón del mismo, la calidad de la mercancía y la ruta que previamente se había determinado en el contrato de fletamento. Sirva como ejemplo el poder que otorgó en febrero de 1512 Martín de Harana, mercader vecino de Málaga, a Diego López, vecino de Sevilla, y a Juan de Arbide, estante en la misma ciudad, para que en su nombre asegurasen y “*to-men seguro*” por un valor de 300 ducados con cualesquier personas y a los precios que estimasen oportuno,

“desde el dia que la nao de Martin de Uriarte, vezino de Baracaldo, parta desde el puerto de la çibdad de Malaga, hasta que llegue a la villa de Portugalete y entre en la barra de la dicha villa, pasando veynte y quatro horas naturales despues

40 A.H.P.M., leg. 1, tomo II, 1-III-1497. A tenor de las equivalencias recogidas en documentos de los protocolos notariales de Málaga, el ducado de oro se “razonaba” en 365 maravedís y el real de plata, en 34 maravedís. Por tanto, el valor del seguro en maravedís ascendió a 9.125 maravedís y el de la *prima*, a 832 maravedís.

41 Sobre las distintas circunstancias que confluyen en la fijación de la *prima*, cf. el estudio de TENENTI, A. “L’ assicurazione nel commercio marittimo del Mediterraneo occidentale (1440 c.-1600)”, SARASA, E. y SERRANO, E. (Coords.), *La Corona de Aragón y el Mediterraneo, siglos XV-XVI*, Zaragoza 1997, 127-144.

42 Así lo ha puesto de manifiesto PELÁEZ, M.J., “Nuevas publicaciones y viejas ideas sobre la historia del seguro marítimo”, *op. cit.*, 484.

43 Es decir, el que se estipula sin precisar la nave sobre la que han de cargarse las mercancías aseguradas. Cf. PELÁEZ, M.J., “El seguro marítimo...”, *op. cit.*, 399-400.

de que fuere surta la dicha nao y echare ancora. La qual nao el dicho Martin de Harana lleva fletada y cargada de trigo para la villa de Bilbao".⁴⁴

No era infrecuente que la parte asegurada recurriera a apoderados para contratar un seguro marítimo. El mismo proceder de Martín de Harana tuvo, asimismo, Sancho Martínez, vecino de Bermeo y estante en Málaga, quien en 1516 apoderó a Pedro de Azterria, maestre vecino de Motrico, para que en su nombre asegurase la nao "La Trinidad", de la que era maestre Gonzalo de Morga, vecino de Bilbao, "*questa cargada de trigo y esperando salir del puerto de Malaga para la villa de Bermeo*". La cobertura del riesgo, que ha de contratarla por un valor de 200 ducados de oro, en la ciudad de Cádiz o en otras partes, tiene que incluir la nao y el trigo que en ella se ha de transportar⁴⁵. Se trataba, por tanto, de contratar un seguro mixto de nave y cargamento.

El riesgo podía ser asumido por un sólo asegurador o por varios, pero eran más frecuentes los contratos en los que participaban varios aseguradores, que se asociaban aportando cada uno de ellos una determinada cantidad, ya fuese a partes iguales o ya de manera proporcional, cuyo total coincidía con el valor del riesgo denotado en la póliza asegurativa. Al parecer, el número de aseguradores dependía de la duración del viaje y de las dificultades que podía entrañar el trayecto fijado. Si en el transcurso del viaje no se producían riesgos, las ganancias de los aseguradores superaban con creces la inversión de capital que habían hecho. Pero si, por el contrario, el viaje no se llevaba a feliz término, las pérdidas podían ser de cierta consideración, lo que justifica que en las inversiones de seguros marítimos los particulares se asociaran para repartirse el riesgo, en prevención de posibles siniestros.

En nuestro caso, disponemos de testimonios en los que la parte aseguradora la conformaban una sola persona o varias, que, a lo sumo, nunca superaban el número de ocho, no coincidiendo siempre las mismas personas⁴⁶. En efecto, si en las escasas pólizas cerradas en Málaga la parte aseguradora estaba constituida por una o dos personas⁴⁷, en las pólizas contratadas en Sevilla siempre figuraban varios aseguradores, muy probablemente porque se trataba de garantizar la cobertura del riesgo del transporte de mercancías en trayectos

44 A.H.P.M., leg. 14, 16-II-1512.

45 A.H.P.M., leg. 35, fols. 53vº-54, 10-(?)-1516.

46 En el ámbito mediterráneo no era infrecuente que la parte aseguradora la conformaran varias personas, llegando incluso a formarse compañías de hasta veinte personas. No obstante, en nuestra época las compañías asegurativas no se muestran aún estables, entre otras razones, porque los grandes especuladores del capital aún no consideraban útil acaparar el movimiento de seguros de una plaza comercial. Cf. TENENTI, B. y A., "L'assurance en Méditerranée", *Annales E.S.C.*, 2 (1976), 411-413.

47 A.H.P.M., leg. 1, tomo II, 1-III-1497 y 17-XI-1497; leg. 16, 8-VIII-1508 y 28-VIII-1508.

que, sin ser del todo desconocidos, eran dilatados y no estaban exentos de riesgo. En efecto, se trataba de asegurar el transporte de trigo con destino a la bahía de Portugalete y, más aún, el de la fruta pasa a los puertos flamencos de Sluis -que en la documentación de la época se denominaba La Esclusa- y de Arnemuiden -es decir, el puerto de *Damne* o *Ramne* de nuestros documentos-, situados en el delta del Escalda y antepuertos de la ciudad de Brujas. Los testimonios con que contamos datan de los primeros años del siglo XVI, si bien, e insistimos en ello de nuevo, no proceden de pólizas de contrato de seguro marítimo, sino de cartas de poder que fueron otorgadas en Málaga ante notario por la parte asegurada para reclamar las indemnizaciones a los aseguradores, establecidos todos en la capital hispalense⁴⁸.

Del mismo modo que la parte asegurada recurría a apoderados para que contratasen seguros marítimos, también lo hacía cuando tenía que reclamar a los aseguradores la indemnización del seguro. Entre los asegurados encontramos a mercaderes vascos⁴⁹, pero, sin duda alguna, uno de los particulares que más inversiones hizo en la aseguración marítima fue el mercader judeoconverso Fernando de Córdoba, entre otras razones, porque el volumen que debió alcanzar la facturación de fruta pasa que nuestro mercader exportaba desde el puerto de Málaga hacia los puertos flamencos de Damme o la Esclusa, desde los cuales se redistribuía por los diversos mercados europeos, lo justificaba sobradamente⁵⁰. En efecto, desde que decidió establecerse de manera definitiva en

48 *A.H.P.M.*, leg. 23, 20-VIII-1511; leg. 14, 14-VI-1512, 24-VI-1512 y 23-VII-1512; leg. 27, (?)-(?) -1516; leg. 28, 18-X-1516; leg. 36, 16-X-1517. En esencia, los datos que indirectamente nos proporcionan tales poderes notariales se reducen a seis pólizas de seguro, con una información desigual.

49 *A.H.P.M.*, leg. 28, 18-X-1516: Martín de Bermeo, mercader vecino de Bermeo y estante en Málaga, apodera a Juan Ruiz de Oxpondo, vecino de Vergara, para que en su nombre "*reciba de ciertos vecinos de la çibdad de Sevilla cierta cuantia de maravedis*", ya que le habían asegurado todo el riesgo y menoscabo del trigo y fruta que había cargado en la nao "San Juan", de la que era maestre Diego de Mesto, vecino de la anteiglesia de San Pedro de Deusto. También en octubre de 1516 un mercader vasco (cuyo nombre desconocemos por el deterioro del legajo) apodera a Pedro Íñiguez de Enderica, vecino de Bilbao, y a Ochoa de Ochandiano, estante en Sevilla, para que cobren de ciertos mercaderes de Sevilla la indemnización que le corresponde y que "*los dichos mercaderes en la dicha poliza de seguro estan obligados a pagarle, cada uno dellos por la cuantia que aseguraron la dicha mercadería*". *Ibíd.*, leg. 27, (?)-(?) -1516. Cf., sobre los mercaderes vascos en Sevilla, PIKE, R. *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona 1978, 127-128, donde pone de manifiesto que las iniciativas vascas desbordaban el comercio del hierro, dirigiendo algunos vascos prósperos bancos de Sevilla.

50 Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T., *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, passim. Asimismo, "El poder económico en Málaga...", *op. cit.*, 476-477.

Málaga a finales de 1493, se mostró interesado en la comercialización de la pasa, llegando incluso a intentar, aunque fallidamente, que la Corona le concediera en 1501 el monopolio de la exportación de toda la pasa del Reino de Granada⁵¹.

La primera referencia que tenemos sobre la aseguración marítima de la fruta pasa que Fernando de Córdoba exportaba por Málaga hacia los mercados nórdicos data de noviembre de 1497, fecha en la que contrata un seguro en Málaga por valor de 100 ducados de oro⁵². Y es muy posible que en años sucesivos continuara asegurando la fruta pasa que exportaba, pero gestionando los contratos en Sevilla, ya directamente o ya recurriendo a sus criados y apoderados. Nos consta que entre finales del año 1510 y los primeros meses de 1511 había contratado un seguro en la ciudad de Sevilla por valor de 300 ducados de oro para que le fuese asegurado un cargamento de fruta pasa que exportaba al condado de Flandes y que se transportaba en la nao "La Magdalena", cuyo patrón era Martín de Gárate, vecino de Deva, y que, como ya se dijo en otro lugar, durante el trayecto fue robada por los corsarios. En esta ocasión, los aseguradores, que participaron en la cobertura del riesgo a partes iguales, fueron las siguientes personas⁵³:

- Pedro de Espinosa	50 ducados
- Alonso de Medina	50 ducados
- Alonso de Nebrera	50 ducados
- Juan de Burgos	50 ducados
- Antonio de Salamanca	50 ducados
- Bernaldino de Isla	50 ducados

Al año siguiente, en junio de 1512, Fernando de Córdoba reclama otra indemnización de un seguro que había contratado en 1511, valorado en 450 ducados de oro, con el objeto de asegurar un cargamento de fruta pasa que se transportaba al condado de Flandes en la nao "Santa María", de la que era maestre Juan de Veza, vecino de Bilbao, y que había desaparecido en alta mar. La nao, lógicamente, no llegó al puerto de destino y la noticia del infortunio debió conocerla Fernando de Córdoba a través de los *factores* que tenía en Flandes, siendo muy probable que la ausencia de testigos oculares del siniestro

51 Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T., "Un impuesto sobre la exportación de frutos secos en el reino de Granada: el mucharan", *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos* vol. XXXIII, (Univ. de Granada 1984-1985), 95-110.

52 *A.H.P.M.*, leg. 1, tomo II, 17-XI-1497.

53 *A.H.P.M.*, leg. 23, 20-VIII-1511. Fernando de Córdoba apodera a Juan Ruiz de Belhorado, vecino de Sevilla, para que reclame la indemnización.

dilatara el cobro de la indemnización, lo cual justificaría los diversos poderes notariales que hubo de otorgar Fernando de Córdoba⁵⁴. Los aseguradores, que esta vez habían participado de manera proporcional y no a partes iguales en la cobertura del riesgo, fueron los siguientes, pudiendo constatarse que algunos de los aseguradores figuraban también en la póliza anterior:

- Juan Díaz de Alfaro	50 ducados
- Juan de Burgos	50 ducados
- Alonso de Salinas	50 ducados
- Pedro de Espinosa	50 ducados
- Gómez de Morales	100 ducados
- Alonso de Medina	25 ducados
- Juan Ruiz de Bilhorado	50 ducados
- Rodrigo Íñiguez	50 ducados

Pero esta indemnización no fue la única que reclamó Fernando de Córdoba en 1512. También reclamó otra, a través de apoderados, de una póliza que había contratado para que le fuera asegurado un cargamento de fruta pasa a Flandes que se transportaba en la nao "La Trinidad", de la que era maestre Martín de Urrea, vecino de Deusto. En esta ocasión, la nao ni fue robada ni se había perdido en alta mar, pero la carga había sufrido menoscabo. Desconocemos a cuánto había ascendido en esta ocasión el seguro, pues en el poder notarial Fernando de Córdoba sólo se refiere al "*dinero que se me debe*", sin denotar, además, las cantidades que habían invertido cada uno de los aseguradores en la cobertura del riesgo, aunque sí sus nombres⁵⁵:

- Juan de Burgos,	- Alonso de Salinas,
- Rodrigo Íñiguez,	- Pedro de Espinosa,
- Silvio Pico,	- Juan de Ballesteros

En fin, unos años después, Fernando de Córdoba volvía a fletar la nao del vasco Martín de Urrea para llevar fruta pasa a Flandes y el cargamento, que

54 En efecto, el 14 de junio de 1512 apodera a Juan Ruiz de Bilhorado, mercader vecino de Sevilla, a Rodrigo Alonso, su criado, vecino de Málaga, y a Juan Núñez de Andújar, vecino de Baena y estante en Sevilla, "*tesorero que fue de la cruzada del año pasado de 1510*", para que reclamen la indemnización; diez días después, vuelve a otorgar poder al citado Juan Núñez de Andújar; y al poco tiempo, el 23 de julio, apodera de nuevo al mercader sevillano Juan Ruiz de Bilhorado y a su criado, Rodrigo Alonso: *A.H.P.M.*, leg. 14.

55 *A.H.P.M.*, leg. 14, 23-VII-1512. Apodera para el cobro de la indemnización a su criado Rodrigo Alonso y al mercader Juan Ruiz de Bilhorado, quien, como podemos comprobar, aparece en otras ocasiones actuando, a la vez, como apoderado y asegurador de Fernando de Córdoba.

había sido asegurado por varios mercaderes de Sevilla, sufría de nuevo menoscabo⁵⁶.

Centrándonos en los aseguradores, aunque los datos manejados no permiten afirmar la existencia de verdaderas compañías aseguradoras, sí da la impresión, sin embargo, que determinados mercaderes de la capital hispalense se dedicaban de manera permanente a la aseguración marítima, trabajando en compañía. Tal debió ser el caso, por ejemplo, de Pedro de Espinosa y de Juan de Burgos, mercaderes de origen judeoconverso, que figuran como aseguradores en todas las pólizas contratadas por Fernando de Córdoba. Ambos eran miembros de ricas familias de comerciantes originarias de Castilla, que se establecieron en Sevilla. En efecto, la familia Espinosa, que era originaria de Medina de Ríoseco, en el siglo XVI dirigía una de las bancas de más éxito de Sevilla y sus inversiones en el comercio atlántico eran variadísimas⁵⁷, si bien Pedro de Espinosa consta en 1506 como mercader burgalés estante en Sevilla y dedicado, entre otras actividades, a la venta de aceite⁵⁸. También era de origen burgalés la familia de Juan de Burgos, cuyos miembros eran ricos comerciantes, al menos en la primera mitad del siglo XVI.

Y trabajando en compañía con ambos mercaderes figuran también miembros de destacadas familias burgalesas afincadas en Sevilla, como el mercader Alonso de Medina y el *jurado* Bernardino de Isla, quienes, al igual que los anteriores, eran de origen judeoconverso. Alonso de Medina fue uno de los miembros más destacados de su familia, invirtiendo buena parte de su capital en los seguros marítimos⁵⁹; y lo mismo cabe decir de Bernardino de Isla, que fue cabeza principal de los Isla hasta 1520, año en que falleció. Su cargo de *jurado* en el concejo sevillano⁶⁰ no le impidió seguir trabajando activamente en el comercio de exportación a América, donde había invertido buena parte de su capital⁶¹, del mismo modo que estaba familiarizado con la ruta de Poniente, exportando desde Sevilla a los puertos flamencos acite y sal, entre otros productos⁶². De los restan-

56 A.H.P.M., leg. 36, 16-X-1517: Fernando de Córdoba apodera a Francisco de Santagadea, vecino de Málaga, "*para que demande de ciertos mercaderes de la çibdad de Sevilla cierta suma y cuantia de ducados que sobre el seguro del envio de ciertas mercaderias le fizieron*".

57 Cf. PIKE, R., *op. cit.*, 124.

58 Vende 514 quintales de aceite por un valor de 550.000 maravedís. Dato recogido en OTTE, E., "El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media", *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y Comercio*, (Sevilla 1989), 201.

59 Cf. PIKE, R., *op. cit.*, 127.

60 Cf. MÁRQUEZ VILLANUEVA, F., "Conversos y cargos concejiles en el siglo XV", *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 1957-2, 503-540.

61 Cf. PIKE, R., *op. cit.*, 125-126. Asimismo, OTTE, E., "La flota de Colón. Españoles y genoveses en el comercio transatlántico de 1509", *Revista de Indias*, 97-98 (Madrid 1965).

62 Cf. OTTE, E., "El comercio exterior...", 204.

tes particulares que figuran como aseguradores nada sabemos, salvo que uno de ellos, Rodrigo Íñiguez, era *cambiador*.

No hay que olvidar, finalmente, las inversiones de los mercaderes genoveses en los seguros marítimos, pese a que sólo hallamos encontrado en Málaga como asegurador al genovés Marcos Escarzafago, del que poco podemos decir. Nos consta que a finales de 1511 residía en la ciudad de Fez, actuando de apoderado de otros mercaderes genoveses. En efecto, por esas fechas, el mercader genovés Bernabé de la Roca, a quien le habían embargado en la ciudad de Tetuán por mandato de Alí Barrax una serie de ropas y mercancías por un valor de 229 onzas, apoderó en Málaga a Esteban Gentil y a Marcos Escarzafago, mercaderes residentes en Fez, y también a Fernand Benítez, vecino y regidor de Gibraltar, para que reclamaran la susodicha cantidad “*al cadí Ali Barrax y a los alcaides de la çibdad de Tetuan, o de otras personas, asi cristianos como moros*”⁶³.

Mayor protagonismo tienen los genoveses en las operaciones de cambio que, en muchos casos, generaban los contratos de *préstamo marítimo* o los de *seguro marítimo*, como, por ejemplo, los 29 ducados de oro que reclamó en octubre de 1498 Pedro Valle, vecino de Palos y maestre de la carabela “San Cristóbal”, al mercader Juan Sánchez, estante en Sevilla⁶⁴. En otras ocasiones, los cambios respondían a operaciones de mayor envergadura, como las que se reflejan en el poder otorgado por el mercader Diego de Espinosa a principios de 1508 a Flérgio Centurión, mercader genovés afincado en Málaga, y a micer Tadeo y Agustín de Espíndola, mercaderes genoveses estantes en la ciudad de Nápoles, para reclamar al mercader napolitano Gaspar de la Cavalleria, 300 ducados que le debía de cambios y recambios en virtud de una cédula de cambio que le había entregado a través de Francisco Valeriola, su criado⁶⁵. Y lo mismo cabe decir de las cartas de poder que otorgó Esteban de Aguiar, factor del rey de Portugal, para demandar, en un caso, 1000 ducados de oro a Juan Grimaldo y a Gaspar Centurion, mercaderes de Sevilla, que le debían de un cambio de Juan de Odon, estante en Lisboa, y de Jacome Fantoni, florentino de Sevilla, de 1500 ducados de oro. En otro caso, para demandar a Agustín Ytalian 650 ducados⁶⁶.

En definitiva, y de acuerdo con la documentación que aportamos, cabe señalar que los mercaderes que protagonizaron en estos años la aseguración marítima del tráfico mercantil malagueño eran, en su gran mayoría, miembros

63 A.H.P.M., leg. 23, 17-XI-1511.

64 A.H.P.M., leg. 2, 2-X-1498.

65 A.H.P.M., leg. 10, tomo I, 22-I-1508.

66 A.H.P.M., leg. 35, 1-IX-1516 y 24-IX-1516.

de las capas medias que conformaban la sociedad urbana de Sevilla y que se hallaban vinculados entre sí no sólo porque trabajaban asociados en multitud de inversiones, sino, además, por su procedencia burgalesa y por su ascendencia judeoconversa, condición esta última que dificultó en gran medida su promoción en la sociedad urbana sevillana, sobre todo a raíz de las actuaciones de la Inquisición en 1481, pero sin que ello impidiera que algunos conversos, como Bernardino de Isla, pudieran formar parte de la oligarquía urbana accediendo al cargo de *jurado* en el concejo hispalense. En fin, Sevilla se mostraba en estos años como una plaza financiera de importancia...