EL MERCADO INTERNACIONAL DE SEGUROS DE BURGOS EN EL SIGLO XVI

HILARIO CASADO ALONSO
Universidad de Valladolid

El estudio del seguro dentro de la historia económica es un tema muy poco investigado en las diferentes historiografías, tanto españolas como del resto del mundo. Las publicaciones existentes versan sobre todo en los aspectos jurídicos, así como en la evolución y desarrollo comparativo de lo que fue dicha institución. Pero, por el contrario, poco sabemos acerca de las connotaciones y repercusiones estrictamente económicas que tuvo y tiene la práctica aseguradora. Cuestiones como el precio del seguro, la reconstrucción de sus series, las características de los mercados aseguradores, la cantidad y peculiaridades de los capitales que corrieron con los riesgos de tal actividad, las relaciones entre finanzas y seguros, el nacimiento de las compañías de seguros, los beneficios de la práctica asegurativa, etc. permanecen aún muy oscuras. Indudablemente, una de las causas de tal desconocimiento viene motivada por la dificultad de análisis y localización de las fuentes para el estudio de la historia del seguro, al menos para la época preindustrial. La documentación –pólizas y libros de contabilidad– es fundamentalmente de tipo privado, lo que se ha traducido tanto en su desaparición como en el carácter disperso de su localización.

El objetivo de este trabajo es cubrir, de manera muy parcial, alguna de las lagunas en ese desconocimiento. Lo que presento es un análisis preliminar y aún inconcluso del mercado asegurativo de la que fue una de las principales Bolsas Internacionales de Seguros en el si-

B.I.F.G. Burgos. Año LXXVIII, n.º 219 (1999/2)

glo XVI: la plaza de Burgos (1). Estudio en el que estoy embarcado desde hace varios años y en el cual estoy procesando informáticamente los miles de pólizas que se han conservado en el Archivo del Consulado de Burgos. Documentación que está siendo completada con la procedente de otros archivos españoles, más la de los archivos de Amberes y Brujas en Bélgica. Calculo que el resultado final serán datos de más de 10.000 pólizas de seguros marítimos, reaseguros y seguros de vida, cuyo ámbito cronológico se extiende desde 1481 hasta 1619 –la época de esplendor del comercio castellano con Europa– y que geográficamente abarcan a todo el mundo mercantil de la época. Sin embargo, en estas páginas me ceñiré a señalar parcialmente y de manera telegráfica algunos de sus aspectos. Por un lado, el análisis del mercado asegurativo burgalés en el periodo que va de 1565 a 1619, que es donde se ha conservado la mayor parte de la documentación, y, por otra parte, a algunas de sus características. En un futuro, que espero próximo, presentaré en un libro el estudio completo de los seguros burgaleses en los siglos XV y XVI.

1. – LOS ANTECEDENTES Y LA REGULACIÓN DEL SEGURO MARÍTIMO EN BURGOS

Como es conocido, Burgos fue la plaza que lideró el comercio exterior de los territorios de la Corona de Castilla con el resto de países europeos durante la Edad Media y el siglo XVI. El origen de dicho desarrollo hay que buscarle en el siglo XII, cuando al calor del crecimiento económico producido por el Camino de Santiago proliferaron los intercambios mercantiles por toda España. La ciudad castellana supo aprovechar tales impulsos convirtiéndose en el punto central del comercio que se estableció entre el interior de la meseta y la cornisa cantábrica. Fruto de todo ello será que durante dicha centuria y las siguientes los mercaderes burgaleses dirigirán los tráficos que se establecen entre Castilla y los territorios europeos de la fachada atlántica: Francia, Bretaña, Inglaterra, Flandes y Alemania. Apoyados por las flotas vascas, santanderinas, asturianas o

(1) El tema de los seguros burgaleses ya fue analizado por M. BASAS FERNÁNDEZ, *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*. Bilbao, 1963.

gallegas fueron entretejiendo una tupida red de conexiones en las principales plazas comerciales de aquellas tierras. En Brujas, Londres, Nantes, Ruán, La Rochela o Burdeos crearon colonias de mercaderes, cuyos miembros se encargaban de establecer todo tipo de negocios y de representar a las compañías que, asentadas en Burgos, comerciaban en aquellas tierras.

El punto máximo de dicho esplendor mercantil se alcanzó a partir de los años 1430, durando tal prosperidad hasta las décadas finales del siglo XVI. Pero tal desarrollo produjo otro fenómeno desde principios del siglo XV: la ampliación de las áreas de comercio de dichos tratantes burgaleses. Desde mediados del siglo XIV y, especialmente, desde finales de dicha centuria la presencia de barcos y mercaderes castellanos se extiende por el mediterráneo en abierta competencia con catalanes, valencianos o italianos. Dicha zona era, junto con la del Canal de La Mancha, la más próspera del momento y donde se estaban ensayando nuevas técnicas mercantiles. En las ciudades italianas de Toscana, Liguria o del Veneto en esos siglos habían nacido y desarrollado prácticas tales como la contabilidad por partida doble, el sistema de compañías, la letra de cambio o el seguro marítimo (2).

Así pues, la penetración castellana en el Mediterráneo permitió a sus mercaderes conocer dichos instrumentos mercantiles novedosos. Conocimiento que vino acrecentado por la presencia en Castilla, especialmente en Sevilla, de colonias de comerciantes genoveses, florentinos, luqueses, etc. El fruto de todo ello es la llegada de la práctica asegurativa a los territorios castellanos, que muy probablemente debió de producirse en Sevilla en torno al segundo tercio del siglo XV (3). De Sevilla, más las influencias catalanas, valencianas y otras propias, debió de pasar a Burgos (4).

En dicha ciudad había un espléndido caldo de cultivo para que el seguro marítimo triunfara. Había dinero suficiente para invertirse en cubrir los riesgos de la práctica asegurativa. Había numerosos merca-

(2) *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, Diputación Provincial, 1995. 2 vols.

(3) A. M. BERNAL, "Relaciones comerciales y seguros marítimos entre Sevilla y Portugal", *El tratado de Tordesillas y su época. Congreso Internacional de historia*. Valladolid, 1995, pp. 863-874.

(4) A. GARCÍA Y SANZ, "El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI". *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, Diputación Provincial, 1995. Vol. I, pp. 445-498.

deres que querían que sus mercancías estuvieran a salvo de los peligros de la navegación. Tenían naturales de dicha ciudad repartidos por toda Europa que les podían informar acerca de los riesgos de las rutas, de las características de los barcos y de las cargas, de los infortunios acaecidos en aquellas tierras, etc. Había una institución, la Universidad de Mercaderes de Burgos y más tarde el Consulado, que podía dar sentencia en caso de conflicto entre aseguradores y asegurados. Están claras, pues, las razones del éxito burgalés en los seguros marítimos (5).

Los primeros datos conservados sobre seguros marítimos burgaleses se remontan a 1481. En dicho año encontramos en el libro de contabilidad del mercader Juan de Castro anotaciones que hablan cómo estaba asegurando cargamentos de otros burgaleses. En dicho libro aparecen asientos de 207 pólizas de seguros marítimos que abarcan desde dicho año hasta el de 1511. Comprenden todo tipo de rutas (Flandes, Inglaterra, Normandía, Bretaña; Portugal, Azores, Italia e, incluso, América) y de mercancías (lana, tejidos, alimentos, especias, colorantes, azúcar, etc.) (6).

Al parecer, todavía, la práctica asegurativa era una cuestión de índole privada que atañía exclusivamente a las partes contratantes del seguro, estando fuera de toda regulación legal. Hecho que no quiere decir que dichos seguros fueran excepcionales. Creo que los burgaleses de finales del siglo XV ya aseguraban la mayor parte de sus mercancías, lo que sin duda es un fiel reflejo del nivel de desarrollo comercial que habían alcanzado. Incluso estoy en condiciones de afirmar que fueron difusores de las técnicas asegurativas en otros ámbitos europeos. Al igual que ocurre con la utilización de la letra de cambio o la contabilidad por partida doble, los más antiguos documentos de seguros marítimos de Inglaterra, Bretaña o Burdeos se refieren a comerciantes burgaleses e italianos.

El reciente descubrimiento en el Archivo de la Diputación Provincial de Burgos de un primer modelo de póliza de seguros, que data del año 1509, supone la confirmación de tal aseveración (7). La práctica asegurativa estaba tan desarrollada que hizo que el Consulado de Bur-

(5) H. CASADO ALONSO (ed.), *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*. Burgos, Diputación Provincial, 1995.

(6) H. CASADO ALONSO, "Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos". *Congresso internacional Bartolomeu Dias e a sua epoca*. Oporto, 1989. Vol. III, pp. 585-608.

(7) F. BALLESTEROS CABALLERO, "El seguro marítimo en Burgos. Una póliza de 1509". *Boletín de la Institución Fernán González*, 207 (1993), 207-217.

gos estableciera una primera regulación jurídica de los seguros marítimos de Castilla. La pragmática que creaba en 1494 el Consulado de Burgos establecía que la Universidad de Mercaderes de dicha ciudad pasaba a poseer su propio tribunal mercantil y legislación. Dentro de dicho documento se habla de que las autoridades consulares estaban capacitadas para conocer las causas de seguros, aunque no se dice nada de las normas por las que habían de regularse. Es posible que para dichos asuntos se recurriera a la legislación barcelonesa de 1484, aunque con diferencias derivadas de la tradición legislativa castellana.

Este relativo vacío legal se subsanó rápidamente. La existencia de un modelo de póliza del año de 1509 supone que se estaba avanzando hacia una legislación burgalesa autónoma. Pero va a ser la *Declaración de la póliza de seguros de 26 de enero de 1514* la que inicia verdaderamente la normativa burgalesa sobre seguros marítimos. En ella se establece cómo se han de hacer a partir de entonces los documentos asegurativos y todas las cláusulas que deben de contener. Se establecen condiciones de las mercancías prohibidas o no, las responsabilidades de las partes, los desembolsos, el pago de las primas, las notificaciones de siniestros, etc. Es, pues, el auténtico inicio de la regulación burgalesa (8).

Dicha normativa se completó con los capítulos que a los seguros dedicaron las Ordenanzas Generales del Consulado de Burgos de 1538, la nueva fórmula de póliza de 1546 y las Ordenanzas Generales del Consulado de Burgos de 1572. Todas ellas forman todo un cuerpo legislativo sobre la aseguración, que no sólo es, como ha estudiado espléndidamente el profesor Santos Coronas González, el más completo de la España del siglo XVI sino que es el que tuvo una mayor vigencia en dicha centuria (9). Este hecho, unido al desarrollo comercial y financiero de Burgos, explica las razones de la conversión de dicha plaza en Bolsa Internacional de seguros. Había dinero para invertir y la total seguridad jurídica que ofrecía la legislación del Consulado. De ahí que a la ciudad burgalesa acudieran mercaderes y patronos de barcos de todas partes y nacionalidades.

Pero la legislación burgalesa no se ciñó exclusivamente al ámbito español, sus influjos se extendieron más allá de nuestras fronte-

(8) S. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, 1979.

(9) S. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano...*

ras (10). Sabemos que las ordenanzas consulares se conocieron y divulgaron por Francia, Inglaterra y los Países Bajos. El profesor M.Mollat ha demostrado cómo la normativa de seguros marítimos de Francia contenida en el *Guidon de la Mer* fue redactada por un mercader de origen español asentado en Ruán, Antonio Macías, el cual se basó en algunos capítulos de las Ordenanzas de 1538 de Burgos (11). De la misma manera, los profesores Ch. Verlinden y L.A. Boiteaux han mostrado el mismo fenómeno respecto a la *Costumbre de Amberes* de 1570 (12). Esta última se basó en las *Ordenanzas hechas por los cónsules de la Nación de España residentes en Brujas sobre seguros y pólizas de seguridad* de 1568. Y como es bien sabido dicha nación estaba bajo la dependencia administrativa y jurídica del Consulado de Burgos.

2. – EL MERCADO ASEGURATIVO BURGALÉS (1565-1619)

a) Fuentes del estudio del seguro burgalés

Para estudiar, en una primera aproximación, el mercado asegurativo burgalés en la segunda mitad del siglo XVI he procedido a analizar 5.042 pólizas de seguros, que abarcan desde el año 1565 al de 1619 y que se encuentran en el Archivo del Consulado de Burgos existente en la Diputación Provincial de dicha ciudad (13). Éstas son sólo una parte de las conservadas, cuyo número total aún ignoramos. Para hacer representativa la muestra hemos intentado, dentro de lo posible, escoger pólizas de diferentes quinquenios cronológicos. La sucesión temporal, el valor de las sumas de ducados aseguradas, así como el precio de los seguros, se pueden observar en el Cuadro I.

(10) S. CORONAS GONZÁLEZ, *El seguro marítimo en el ámbito comercial hispano-flamenco durante el siglo XVI*. Tesis doctoral inédita. Oviedo, 1975.

(11) M. MOLLAT DU JOURDIN, "El Consulado de Burgos en las ciudades francesas". *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, Diputación Provincial, 1995. Vol. 1, pp. 303-319.

(12) Ch. VERLINDEN, "Código de seguros marítimos según la costumbre de Amberes promulgada por el Consulado español en Brujas". *Cuadernos de Historia de España*, VII. 1947. L. A. BOITEAUX, *La fortune de mer: le besoin de sécurité et les débuts de l'asurance maritime*. París, SEVPEN, 1968.

(13) ARCHIVO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BURGOS. Consulado. Libros nº 28 (113 fols); nº 37 (360 fols); nº 39 (512 fols); nº 46 (490 fols); nº 74 (390 fols); nº 95 (402 fols); nº 99 (455 fols); y nº 101 (178 fols).

CUADRO I

EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS

Año	Nº de pólizas	Sumas aseguradas (ducados)	Premio medio %
1565	358	846.545,0	6,71
1566	243	501.603,0	8,73
1567	387	250.623,5	6,53
1568	1.039	1.170.065,8	6,97
1569	468	702.209,5	7,31
1570	160	324.196,7	7,90
1571	832	1.109.466,4	8,52
1572	6	2.850,0	10,83
1581	201	204.441,0	7,16
1582	63	53.610,0	9,79
1583	1	6.000,0	5,00
1584	285	294.536,7	7,29
1585	249	197.728,7	6,75
1586	176	152.693,5	9,08
1587	97	114.830,7	8,97
1588	90	103.715,0	8,66
1589	47	64.900,0	9,46
1590	46	52.725,0	9,43
1591	77	81.780,0	10,21
1592	29	23.675,0	10,59
1594	12	23.500,0	7,38
1595	33	33.140,0	6,85
1596	32	29.295,0	7,77
1597	25	19.125,0	8,50
1598	23	15.055,0	6,22
1599	7	5.700,0	6,50
1600	13	4.350,0	4,92
1601	10	6.400,0	4,40
1602	3	7.250,0	5,00
1603	2	4.800,0	4,50
1604	3	4.450,0	6,67
1605	7	14.350,0	5,50
1606	2	600,0	7,00
1607	4	1.000,0	5,00
1610	3	900,0	7,00
1611	3	620,0	5,33
1614	3	2.100,0	4,67
1615	1	1.300,0	10,00
1619	2	2.000,0	5,00
Total	**5.042**	**6.434.130,3**	**7,28**

Lo que se ha conservado en dicho Archivo del Consulado de Burgos son Libros Registros de todas las pólizas de seguros que se tramitaban bajo el amparo jurídico de dicha institución consular. Tal requisito era obligatorio desde las Ordenanzas de 1538, que establecieron que sólo se podían firmar seguros en el modelo de póliza que tenía establecido el Consulado y que todas ellas debían de transcribirse en el registro que a tal efecto existía y que era llevado por los secretarios de la Universidad de mercaderes de Burgos. Todo contrato que no estuviera registrado carecía, pues, de validez ante los tribunales mercantiles burgaleses. Ello hacía que, a menudo, nos encontramos con pólizas realizadas en Medina del Campo, Madrid, Sevilla o en otras partes que eran confirmadas en Burgos. Dicho registro daba garantías jurídicas a los seguros burgaleses haciéndoles oficiales y sacándoles de la esfera meramente privada, como habían sido anteriormente. Pero, al mismo tiempo, la obligación de registro de todas las pólizas permitía al Consulado que así cobrara los derechos que por tal función había establecido a partir de la década de 1560. Éstos eran desde el arancel de 1561/62 de 34 maravedís por cada 100 ducados asegurados, tasa que será confirmada en las Ordenanzas de 1572. Averías sobre seguros que con el tiempo se convirtieron en uno de los ingresos más importantes de la hacienda consular.

En dichos Registros se copiaban las partes substanciales de las pólizas, prescindiéndose de las invocaciones, de la terminología y jerga jurídica. Así, se anotaban el nombre o nombres de los corredores y comisionistas, fecha y lugar del documento, nombre y residencia del asegurado, trayecto, nombre y tipo de la nao, carga, precio del seguro, feria de pago y nombre de los patrones o maestres de los barcos. A continuación, se registraba la lista íntegra de los aseguradores con la suma de dinero –siempre expresada en ducados– que cada uno aseguraba, el total de la suma asegurada y la firma de conformidad del escribano de la Universidad. Si se habían producido con posterioridad variaciones en el documento se anotaban también. Lo mismo sucedía si no se hubiera producido el viaje, si había habido algún extorno, avería, dejación, daño, desembolso o reembolso. La carga aparece la mayor parte de las veces citada de manera genérica no sabiéndose más que en escasas ocasiones sus cantidades precisas. Igualmen-

CUADRO II
LA COBERTURA DE LOS SEGUROS BURGALESES (1565-1619)

	PÓLIZAS		SUMAS ASEGURADAS	
	número	%	ducados	%
MERCANCÍAS				
Sacas de lana	1.865	37,0	2.251.667,0	35,0
Dinero, oro y plata	137	2,7	608.003,8	9,4
Productos agrícolas y ganaderos de América y África	390	7,7	415.927,3	6,5
Tejidos	228	4,5	389.806,0	6,1
Colorantes	159	3,2	362.533,5	5,6
Productos siderúrgicos y navales	614	12,2	362.335,6	5,6
Alimentos de la Península Ibérica	229	4,5	288.988,3	4,5
Casco, artillería y munición de barcos	334	6,6	232.955,0	3,6
Especiería	72	1,4	177.112,0	2,8
Esclavos	32	0,6	131.575,0	2,0
Productos de la pesca	81	1,6	67.893,3	1,1
Armazón, vituallas y pertrechos de barcos	64	1,3	31.110,0	0,5
Madera	37	0,7	26.335,0	0,4
Cera	17	0,3	25.975,0	0,4
Papel y libros	22	0,4	13.470,0	0,2
Otras mercancías	585	11,6	938.096,5	14,6
SEGUROS DE VIDA	96	1,9	55.640,0	0,9
REASEGUROS	80	1,6	54.707,0	0,9
TOTAL	**5.042**	**100**	**6.434.130,3**	**100**

te, es frecuente que se diga respecto al objeto asegurado que se admite cualquier mercancía "incluso las eçetuadas por las ordenanzas". Este modelo de documentación es igual en todos los tipos de pólizas de seguros y sólo hay algunas pequeñas variaciones en el caso de los seguros de vida y los reaseguros. En suma, estos Registros contienen toda la información necesaria para un estudio de historia económica.

A pesar de lo incompleto de la muestra de la selección documental (14), el análisis de las cifras del Cuadro I revela que el protagonismo de Burgos como "Bolsa Internacional de Seguros" fue evidente hasta mediados de la década de los años 1580. A partir de entonces el número de pólizas contratadas es cada vez menor y por un monto de ducados también decreciente. Cifras que, por otro lado, son coincidentes con las de los ingresos que percibió la hacienda del Consulado en concepto de averías sobre los seguros que se registraban ante sus secretarios. Los años finales de siglo XVI y los primeros del siglo XVII muestran que la ciudad castellana ya no era ni sombra de su pasado como gran plaza aseguradora del mundo. Ahora el protagonismo ha pasado a manos de Madrid o de plazas extranjeras.

b) Los objetos asegurados

Aunque las ordenanzas burgalesas establecían diferentes tipos de seguros según las diferentes cláusulas y repercusiones jurídicas de los contratos, en esta exposición he prescindido de dicha clasificación, fijándome exclusivamente en las cuestiones económicas. En virtud de ellas he establecido tres clases de seguros según los objetos objeto de la aseguración: los seguros sobre mercancías –entendidas en su sentido más amplio–, los seguros de vida y los reaseguros. Sus cifras pueden verse en el Cuadro II.

(14) A pesar de lo incompleto de la muestra, estimamos que las características generales del mercado de seguros de Burgos en el siglo XVI no son muy diferentes de las que se deducirán cuando hayamos procesado informáticamente todas las pólizas conservadas.

Como se puede apreciar en estas cifras la mayor parte de la cobertura de los seguros burgaleses se dirigía a asegurar bienes que hemos clasificado genéricamente como mercancías, mientras que una muy mínima parte la formaban los seguros de vida y los reaseguros. El análisis más detallado de los objetos asegurados revela que éstos reflejan en términos generales la estructura del comercio castellano en la segunda mitad del siglo XVI (15).

A la cabeza de las mercancías aseguradas figuran los cargamentos de lana que los mercaderes castellanos enviaban a los Países Bajos, Francia e Italia en ese periodo. Protagonismo lanero que viene dado tanto por la importancia de las exportaciones de dicho producto como por el hecho de ser realizadas por los comerciantes burgaleses y, también, por los segovianos, vascos u otros. El segundo objeto asegurado en valor económico, aunque no en número de pólizas, son los envíos de dinero acuñado, oro y plata. Son 137 los contratos que se refieren a tal preciada mercancía, siendo la mayor parte realizados entre América y Sevilla, así como unos cuantos entre España y Francia. En todos ellos se dice que se han efectuado con la autorización real. En unos pocos casos estos seguros son sobre el dinero prestado o dado a cuenta al maestre en pago de fletes, averías y otras costas.

El protagonismo del comercio de ultramar se ve, también, en el papel que juegan los productos agrícolas y ganaderos de América y África, los esclavos, los colorantes y la especiería. En el primer grupo se incluyen las siguientes mercancías: cueros y azúcares de las Indias españolas; azúcares, cañafístola, remieles y algodón del Brasil; azúcar de Santo Tomé, marfil, ébano, etc. El segundo lo componen los esclavos procedentes de Cabo Verde y Guinea con destino a América. El tercero los colorantes: la cochinilla, el añil, el palo del brasil y el palo de campeche, aunque hay también un protagonismo en dichos tintes de los pasteles de Toulouse. En la especiería nos encontramos con cargamentos de pimienta, canela, almizcle, jengibre y otras especias de La India.

Los tráficos de radio más corto son los que aparecen con el comercio de tejidos de Flandes, Francia e Italia hacia España; la exportación de aceite, vino, trigo, arroz, harinas, frutos secos, etc.

(15) H. LAPEYRE, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid, 1981.

hacia el resto de Europa o entre los puertos peninsulares; la importación de papel y libros de Francia; y el comercio de cera del norte de Europa. Más peculiares son los seguros sobre productos férricos, navales y sobre madera. Las rutas de ellos están muy marcadas: desde la costa vasca hacia las puertos de Oporto, Lisboa y, sobre todo, Sevilla. Las mercancías aseguradas son hierros, aceros, herrajes, clavos, arcos de hierro, armas, tablas de espadas, rejas, herramientas y duelas, a las que hay que añadir breas y lonas. Su destino es, pues, el mercado americano y la industria naval. Situación que se repite en los seguros sobre maderas de haya y roble de Santander hacia el puerto sevillano. Muy relacionados con estos seguros de productos férricos y navales, ya que los asegurados son en ocasiones los mismos, están los de productos de la pesca: atunes, sardinas, congrios, grasas de ballena y bacalaos. Los contratantes son una variedad de pescadores vascos, santanderinos, andaluces y portugueses.

Casos peculiares e importantes son los seguros sobre barcos. Es frecuente que simultáneamente a la aseguración por sus propietarios de las mercancías de un buque, el dueño de éste le asegure en otra u otras pólizas. La formula empleada es asegurar el casco, la artillería y la munición del barco, bien por su totalidad o por una parte. Relacionado con el seguro de naos, aunque menos frecuente, son los seguros sobre la armazón, las vituallas (vino, sidra, bizcocho, arpones, anzuelos, barriles, tocino, sal, etc.) y los pertrechos de éstas. Sólo les he encontrado en el caso de asegurados que se dedicaban a la pesca, principalmente de ballenas y bacalaos en Terranova, y que compraban dichos productos en el lugar de partida o en un punto intermedio de su trayecto (La Rochela, Andalucía, Galicia o Portugal).

Dejando aparte las mercancías –la cobertura fundamental del mercado asegurativo burgalés– en dicha ciudad también nos hemos encontrado con seguros de vida. La póliza de este tipo se registraba, al contrario de las restantes, íntegramente con todo su formulario. No he localizado ninguna póliza de seguros sobre viajeros o marinos, lo que no quiere decir que en un futuro no aparezcan. Las existentes siguen un mismo procedimiento: se asegura la vida de una persona por muerte natural o violenta, por 6 meses o un año, por una cantidad determinada de ducados y que en la mayor parte

de las veces se dice que dicha suma de dinero era adeudada por el tal personaje al contratante del seguro. En suma, son seguros hechos para garantizar el cobro de un préstamo o un juro de vida, aunque desconocemos documentalmente si el pago de la prima lo hacía el asegurado o la persona sobre cuya vida recaía el seguro. Los primeros son muy variados (particulares, concejos, monasterios, etc.) y los segundos son generalmente nobles, eclesiásticos y mercaderes.

Finalmente, el último tipo de seguros que he encontrado en los registros burgaleses son los reaseguros. Responden al modelo conocido en el que uno de los diferentes aseguradores de una póliza, por algún motivo, decide descargar su garantía subscrita en otra persona. En el contrato se dice sobre qué otro anterior recaía la responsabilidad del asegurador, detallándose brevemente dicha póliza. Aquí la diferencia entre ambos contratos viene marcada por el interés generalmente más elevado del reaseguro.

c) Los asegurados

Como ya se dijo antes, desde finales del siglo XV Burgos se constituyó como una de las principales plazas de contratación de seguros de Europa. Las seguridades jurídicas que prestaba la institución del Consulado, así como la amplia red de agentes y representantes, que tenía tal organismo y los mercaderes burgaleses, permitían que se pudieran conocer con precisión todas las características del mercado asegurativo, así como tener puntual información de los riesgos que acontecían en cualquier parte del mundo y de las incidencias en que hubieran incurrido los buques y mercancías aseguradas. Tal situación daba a Burgos unas grandes ventajas para contratar seguros de personas de diferentes partes del mundo y de variada condición socioeconómica.

Los firmantes de las 5.042 pólizas de seguros burgaleses que he conseguido procesar son de 223 lugares, lo que ejemplifica la tupida red financiera del mercado asegurador de Burgos. Hacia dicha ciudad acudían personas residentes en distintos puntos de Europa, América y La India, aunque, como es lógico, eran preferentemente de la península ibérica. Los principales sitios de residencia aparecen reflejados en el CUADRO III.

CUADRO III
EL ESPACIO FINANCIERO DE LOS SEGUROS BURGALESES
Principales asegurados
(1565-1619)

	Nº de pólizas	%	Ducados asegurados	%
Burgos	1.010	20,0	1.810.820	28,1
Sevilla	587	11,6	1.166.138	18,1
Segovia	358	7,1	464.368	7,2
Lisboa	243	4,8	413.057	6,4
Bilbao	190	3,8	172.815	2,7
Oporto	194	3,8	106.168	1,7
Medina del Campo	69	1,4	102.583	1,6
Nájera	75	1,5	99.677	1,5
Torrecilla de Cameros	75	1,5	80.933	1,3
San Sebastián	89	1,8	74.460	1,2
Logroño	60	1,2	53.295	0,8
Orio	70	1,4	52.452	0,8
Pamplona	93	1,8	48.372	0,8
Medina del Campo y Lisboa	1	0,0	44.000	0,7
Castrojeriz	42	0,8	38.994	0,6
Isasi	47	0,9	35.280	0,5
Santander	83	1,6	35.205	0,5
Madrid	16	0,3	33.600	0,5
Vitoria	42	0,8	32.696	0,5
Azpeitia	41	0,8	32.065	0,5
Palencia	36	0,7	31.778	0,5
Viana	67	1,3	31.584	0,5
Tudela	54	1,1	31.467	0,5
Amberes	8	0,2	27.350	0,4
Ezcaray	28	0,6	26.624	0,4
Stº Domingo de Calzada	18	0,4	25.200	0,4
Cádiz	23	0,5	24.650	0,4

	Nº de pólizas	%	Ducados asegurados	%
Zaragoza	17	0,3	22.395	0,3
Vitoria y Espinosa de los Monteros	11	0,2	22.200	0,3
Génova	2	0,0	19.950	0,3
Portugalete	32	0,6	19.186	0,3
San Juan de Luz	17	0,3	18.825	0,3
Ruán	11	0,2	18.690	0,3
Burgos y Medina del Campo	2	0,0	18.500	0,3
Laredo	34	0,7	18.245	0,3
Lucca	4	0,1	18.000	0,3
Valencia	12	0,2	16.500	0,3
Eibar	34	0,7	15.940	0,2
Troncoso	32	0,6	14.720	0,2
Elgueta	22	0,4	14.550	0,2
Elorrio	28	0,6	13.140	0,2
Ermua	17	0,3	12.775	0,2
Marquina	19	0,4	12.575	0,2
Burdeos	15	0,3	12.550	0,2
Deva	10	0,2	12.460	0,2
Soria	16	0,3	12.391	0,2
Florencia	12	0,2	12.378	0,2
Pasajes	13	0,3	12.313	0,2
Aveiro	38	0,8	12.310	0,2
Estella	26	0,5	12.055	0,2
Nantes, Medina de Rioseco y Sevilla	1	0,0	11.975	0,2
Toledo	7	0,1	11.310	0,2
La India	2	0,0	11.000	0,2
Belorado	10	0,2	10.770	0,2
Carrión	20	0,4	10.225	0,2
Tolosa	3	0,1	10.000	0,2
Nantes y Medina del Campo	1	0,0	10.000	0,2
Nantes	5	0,1	9.900	0,2

La lectura de estas cifras revela cómo hay dos grandes mercados de contratación de los seguros burgaleses: la propia ciudad de Burgos y Sevilla. En la primera son todas las compañías dedicadas al comercio de exportación de lana (incluida la propia institución consular al asegurar en varias ocasiones toda la flota con destino a Flandes) y a todo tipo de intercambios. Los firmantes residentes en Sevilla son una amplia variedad de personajes que van desde mercaderes, jurados, marinos, maestres, etc. que se dedicaban a la Carrera de Indias. Algunos de ellos eran naturales de otras partes de España y Europa, pero residían en la ciudad bética. Estos mismos caracteres socioeconómicos de comerciantes y financieros les vemos, también, en los contratantes de Segovia, Lisboa, Oporto, Medina del Campo, La Rioja, Pamplona, Castrojeriz, Madrid, Palencia, Amberes, Ruán, Nantes, Florencia, Zaragoza, Génova, etc. En los casos de Bilbao, San Sebastián, Santander, Laredo, Pasajes, San Juan de Luz y otros puertos vascos los firmantes son tanto mercaderes como maestres y dueños de barcos de carga y pesca. Estos habitantes de la costa se dedicaban, a juzgar por lo que dicen las pólizas, a una multitud de actividades económicas.

En suma, podemos decir que al Consulado de Burgos acudían personas residentes en todas las partes del mundo comercial y financiero de la época. Este hecho no quiere decir que tuvieran que estar personalmente presentes en la ciudad castellana a redactar el contrato y a buscar a aquellos aseguradores que quisieran cubrir el riesgo. Obviamente, para tal finalidad estaban en Burgos las figuras de los corredores de seguros, que eran los que se encargaban tanto de redactar las pólizas, supervisar su cumplimiento y reclutar a los aseguradores. Su función, aún, no estaba especializada en Burgos en la segunda mitad del siglo XVI. En este momento nos encontramos con un elevado número de mercaderes burgaleses que, dentro de sus múltiples negocios, se dedican a esta función financiera. Hecho que no quiere decir que ya hubiera personajes más especializados en dicha actividad. Y junto a ellos había repartidos por todos los puertos de Europa, América e, incluso, de la India otras personas que actuaban, a cambio de una comisión, como corresponsales o agentes de los corredores de seguros. A modo de ejemplo, he calculado que uno de los mayores corredores de seguros de Burgos, Juan López de Soto, tuvo a 160 diferentes agentes para la contratación de las 1.003 pólizas que hizo entre 1566 y 1569. Evidentemen-

te, tal fenómeno implica que habían desarrollado desde muchos años antes toda una serie de relaciones personales, financieras e informativas de gran eficacia y competitividad.

d) Las rutas de los seguros burgaleses

El complemento del análisis de la cobertura de los seguros burgaleses en la segunda mitad del siglo XVI viene dado por el estudio de las trayectorias y rutas que abarcaban dichos contratos. Las fuentes documentales sólo hablan de seguros sobre rutas marítimas, no habiendo encontrado ninguna póliza específica de seguros para cubrir los riesgos del transporte terrestre. En algunos casos, éstos se dan por sobreentendidos como, por ejemplo, cuando se habla de rutas que tienen por destino Liorna y, posteriormente, Florencia. En otros itinerarios, como hacia Ruán o Brujas, hay una mezcla de aseguración marítima y fluvial, ya que en los contratos se dice que el barco hará la ruta hacia El Abra de Gracia (Le Havre) o Arnemuiden/La Esclusa para que más tarde barcazas lleven la carga a su destino final. Pero, en lo sustancial son seguros marítimos. Las rutas más utilizadas por los asegurados en Burgos aparecen en el CUADRO IV.

CUADRO IV

EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS

(1565-1619)

	RUTA ducados	TOTALES %
Cantabria - Países Bajos	723.504	11,4
Alicante/Cartagena - Livorno/Florencia	708.852	11,1
Sevilla/Cádiz - Cartagena de Indias/		
Nombre de Dios	405.515	6,4
Guipúzcoa - Países Bajos	373.288	5,9
Sevilla/Cádiz - Nueva España	364.668	5,7
Guipúzcoa - Cádiz/Sevilla	289.678	4,5
Lisboa - Países Bajos	285.062	4,5

	RUTA ducados	TOTALES %
Sevilla/Cádiz - Livorno/Florencia	201.165	3,2
Bilbao - Países Bajos	173.748	2,7
Bilbao - Nantes	172.125	2,7
Sevilla/Cádiz - Países Bajos	154.435	2,4
Cantabria - Ruán	102.149	1,6
Guipúzcoa - Ruán	101.667	1,6
Nueva España - Sevilla	100.075	1,6
Ruán - Sevilla	98.425	1,5
Nantes - Sevilla	95.925	1,5
El Caribe - Sevilla	90.701	1,4
La India - Lisboa	77.350	1,2
Cartagena de Indias/Nombre de Dios - Sevilla	72.650	1,1
Bilbao - Cádiz/Sevilla	65.995	1,0
Brasil - Portugal / Galicia	64.295	1,0
Canarias - Nueva España	59.975	0,9
Bilbao - Ruán	59.641	0,9
Sevilla/Cádiz - Ruán	57.706	0,9
S. Juan de Luz - Países Bajos	55.112	0,9
Flandes - Costa cantábrica	54.020	0,8
Costa cantábrica - Terranova - Costa cantábrica	52.990	0,8
Cabo Verde - Cartagena de Indias/ Nombre de Dios	51.600	0,8
Azores - Santander/Bilbao	51.025	0,8
Burdeos - Costa cantábrica	49.500	0,8
Cantabria - Cádiz/Sevilla	45.086	0,7
Galicia - Países Bajos	43.420	0,7
Cantabria - Nantes	41.615	0,7
Guipúzcoa - Lisboa	41.180	0,6
Sevilla/Cádiz - Caribe	40.150	0,6
Sevilla/Cádiz - Costa cantábrica	38.120	0,6
Vizcaya - Sevilla	34.725	0,5
Cabo Verde - Nueva España	34.125	0,5
Portugal - Brasil	29.260	0,5
Azores - Sevilla	26.425	0,4

	RUTA ducados	TOTALES %
Santo Tomé - Lisboa	24.901	0,4
Málaga - Países Bajos	24.500	0,4
Galicia - Cantabria/Costa vasca	23.740	0,4
Portugal - Roma/Florencia	22.963	0,4
Santo Tomé - El Caribe	22.400	0,4
Bretaña - Bilbao	17.200	0,3
Narva en Moscovia - Países Bajos	16.683	0,3
Lisboa - Costa cantábrica	15.850	0,2
Terranova - España	15.440	0,2
Bilbao - Lisboa	15.213	0,2
Bilbao - Aveiro	14.820	0,2
Madeira - La Rochela	14.400	0,2
Ruán - Costa cantábrica	13.925	0,2
Países Bajos - Sevilla	12.992	0,2
Cabo Verde - Sevilla	12.150	0,2
Livorno/Génova - Sevilla	12.000	0,2
Bilbao - Oporto	11.483	0,2
La Rochela - Portugal	11.225	0,2
Lisboa - Ruán	8.950	0,1
Nantes - Lisboa	8.300	0,1
Francia - Terranova - Francia	8.100	0,1
Lisboa - Nantes	5.500	0,1
Canarias - El Nombre de Dios	5.400	0,1
Bilbao - Terranova - Bilbao	5.030	0,1
Madeira / Canarias - Brasil	4.600	0,1
Sevilla - Nantes	4.500	0,1
Lisboa - Sevilla	3.200	0,1
Oporto - Países Bajos	3.200	0,1
Cantabria - Lisboa	1.350	0,0
La Rochela - Madeira	1.000	0,0
Otras rutas	425.157	6,7
TOTAL	**6.373.120**	**100,0**

Dichas cifras guardan una lógica correspondencia con las que ya vimos acerca del tipo de mercancías aseguradas en Burgos en esos años. Si el principal objeto asegurado eran las sacas de lana ello tiene su contrapartida en el predominio de los seguros sobre las trayectorias marítimas de las rutas de la lana. Así, son todas las que unían las costas de Cantabria y País Vasco con los Países Bajos, Ruán y Nantes, a la que hay que añadir, en algunos casos, los envíos de lana efectuados desde Andalucía hacia dichos mismos destinos. Esa importancia lanera es la que determina, también, el peso de la ruta Cartagena/Alicante - Liorna/Florencia. Junto a la lana van un sinfín de otros muy diversos productos y como fletes de retorno tejidos: lienzos de Flandes y Francia y sedas y telas caras de Italia.

Relacionado con esta ruta del sur al noroeste de Europa, aunque con unas mercancías distintas (azúcar, pimienta, colorantes y metales preciosos), están las que partían de Lisboa, Oporto, Madeira, Cádiz y Sevilla con destino a los Países Bajos y Francia. Los fletes de retorno, a su vez, eran productos con destino a América.

Las segundas rutas en importancia son las que unen España (Sevilla, Cádiz y Sanlúcar) y Portugal (Lisboa, Oporto, Setubal y Aveiro) con América y África y a la inversa. El número de pólizas firmadas y las cantidades aseguradas no sólo es muy elevado, sino que abarca todo tipo de tráficos, mercancías y puertos de destino final e intermedios (Canarias, Cabo Verde, Madeira y Azores). Por ello creo que estoy en condiciones de afirmar que gran parte del comercio de La Carrera de Indias y de Brasil se aseguraba en Burgos en el siglo XVI. Lo cual no quita para que otros envíos o, incluso, los mismos se aseguraran paralelamente en Sevilla o Lisboa. El contraste de los contratantes de las pólizas, los barcos y las fechas, etc. nos sacará de dicha duda.

Otro importante ámbito geográfico que reflejan los seguros burgaleses es el referente al comercio interior de cabotaje. Tema que es muy poco conocido, pero que a juzgar por estas cifras tuvo una gran importancia económica. Aquí están todos los barcos y mercaderes que comercian entre las costas vascas, santanderinas y gallegas con destino a Portugal y Sevilla. Son cargamentos de productos férricos, navales, madera, pescado, etc. Los fletes de

CUADRO V
EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS: PRINCIPALES RUTAS

RUTA	1565/69	1570/74	1580/84	1585/89	1590/94	1595/99	1600/04	1605/19
Cantabria - Países Bajos	366.077	336.895	15.593	3.539	950	450		
Alicante/Cartagena - Livorno/Florencia	194.710	75.715	128.839	142.673	62.450	63.465	22.850	18.150
Sevilla/Cádiz - Cartagena de Indias/ Nombre de Dios	363.440	15.275	26.800					
Guipúzcoa - Países Bajos	181.402	118.756	42.210	30.920				
Sevilla/Cádiz - Nueva España	269.570	70.935	13.150	3.963	4.300	2.750		
Guipúzcoa - Cádiz/Sevilla	202.116	1.900	42.950	27.063	15.650			
Lisboa - Países Bajos	89.293	195.769						
Sevilla/Cádiz - Livorno/Florencia	167.805	9.960	17.200	3.200	3.000			
Bilbao - Países Bajos	100.870	69.176	1.077		2.625			
Bilbao - Nantes	56.747	55.865	25.035	31.903	2.575			
Sevilla/Cádiz - Países Bajos	63.350	82.285	4.000	300	4.100	400		
Cantabria - Ruán	27.270	19.170	47.430	4.144	3.675		460	
Guipúzcoa - Ruán	6.900	1.100	7.170	79.797	5.800	300	600	
Nueva España - Sevilla	65.225	13.025	8.000	12.250	1.575			
Ruán - Sevilla	53.325	14.075	12.225	18.800				
Nantes - Sevilla	50.450	42.100	3.375					
El Caribe - Sevilla	79.526	6.250	4.500		425			
La India - Lisboa	52.050	2.800	15.000	7.500				
Cartagena de Indias/Nombre de Dios - Sevilla	8.000	4.350	2.000	42.500	15.800			
Bilbao - Cádiz/Sevilla	27.750	10.675	7.670	11.850	7.450	600		
Brasil - Portugal / Galicia	52.620	9.200	2.475					
Canarias - Nueva España	27.325	32.650						
Bilbao - Ruán	21.425	28.416	5.750	250	2.400	950	450	
Sevilla/Cádiz - Ruán	10.656	20.250	19.400	7.000	400			
S. Juan de Luz - Países Bajos	25.762	22.180	7.170					
Flandes - Costa cantábrica	25.770	3.150	22.050	2.250	500	300		
Costa cantábrica - Terranova - Costa cantábrica	47.590	1.900	1.300	400	500		1.300	
Cabo Verde - Cartagena de Indias/ Nombre de Dios	43.450	6.550		1.600				
Azores - Santander/Bilbao	28.525	17.900	2.500	1.150	950			
Burdeos - Costa cantábrica	48.000	1.500						
Cantabria - Cádiz/Sevilla	4.180	3.410	14.396	16.850	4.650	600	500	500
Galicia - Países Bajos	43.420							
Cantabria - Nantes	800	4.475	9.750	21.980	1.300	550	2.600	160
Guipúzcoa - Lisboa	24.380	6.600	1.150	8.450	600			
Sevilla/Cádiz - Caribe	31.750	3.500	600	4.200	100			
Sevilla/Cádiz - Costa cantábrica	16.635	10.700	6.325	2.060	2.400			
Vizcaya - Sevilla	17.925	6.700	6.300	3.890				
Cabo Verde - Nueva España	30.775	3.350						
Portugal - Brasil	28.460		500	300				
Azores - Sevilla	12.775	11.800	1.850					

retorno, generalmente, son de trigo, sal, vino, frutos secos y productos procedentes de América. En algunas ocasiones, los contratantes de pólizas en estos trayectos marítimos de comercio interior son los mismos que vemos asegurar sus barcos para la pesca en Terranova. La razón de tal fenómeno es que con dicho comercio hacia Portugal y Sevilla conseguían la financiación de las costosas pesquerías transatlánticas, así como el abastecimiento de sal y vituallas para el viaje (16).

Pero, junto a estas rutas, en Burgos se aseguraron un interminable número de trayectos menores e, incluso, algunos muy particulares. Son los casos de los viajes a y desde La India, hacia las costas bálticas de Rusia, a Hamburgo, Orán, Irlanda, Islas Hébridas, Nápoles, Venecia, etc. Todo ello confirma el hecho de que en la Bolsa de Seguros burgalesa se podía asegurar y se aseguraba sobre la mayor parte de las rutas comerciales del momento e, incluso, sobre puntos geográficos muy lejanos. Ello era posible por la existencia de la tupida red financiera y de informadores con que contaba el Consulado. Cuando alguna persona quería contratar una póliza sobre un trayecto raro y no habitual, los registros dicen que el premio se establecerá posteriormente a juicio del prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes, anotándose más tarde en el documento. En suma, Burgos fue durante el siglo XVI una plaza aseguradora que no era simplemente local o nacional. Por su clientela, por las rutas sobre las que se aseguraba, por las mercancías y tipos de seguros tenía una importancia internacional.

Pero a lo largo de estos más de cincuenta años se observan cambios en el mercado asegurativo burgalés sobre estas rutas. Modificaciones motivadas por las transformaciones del comercio internacional y del castellano en particular, más las propias peripecias de Burgos como Bolsa Internacional de seguros. Las cifras de las sumas aseguradas según las principales rutas y por periodos cronológicos aparecen en el CUADRO V.

(16) S. BARKAM-HUXLEY, "Conflictos europeos, embargos reales y el papel del Consulado de Burgos", *Los Vascos en el marco atlántico norte: Ss. XV y XVI.* San Sebastián, 1987.

El análisis de estos datos revela varios hechos significativos de la evolución del comercio castellano y, especialmente, del burgalés. En primer lugar que la época dorada de la ciudad castellana como Bolsa de seguros son los años de mediados del siglo XVI, momento de mayor contratación de pólizas. Igualmente, mientras que en las décadas de los sesenta y setenta el ámbito de los seguros abarcaba todo tipo de rutas, a partir de esos años sólo perduran algunas de ellas. El peso de los seguros con los Países Bajos, con América, África, Portugal ha caído, quedando solo los trayecto con Italia y con Francia, y dentro de esta última Nantes. Las causas de esta evolución son múltiples.

En primer lugar, son las propias vicisitudes del comercio internacional burgalés. La crisis de las exportaciones laneras a Flandes desde 1550, su principal mercado, trajeron distorsiones en la estructura económica y financiera de la ciudad y sus mercaderes. A pesar de la reconversión que de dichos tráficos hicieron hacia Francia e Italia, los males de la economía burgalesa eran profundos, como ya tuve ocasión de mostrar en otros trabajos míos. La pérdida de la flota por las tropas rebeldes en Medialburque en 1574 arruinaron a muchos de los comerciantes castellanos y, lo que es aún más importante, a un gran número de aseguradores (17). Todo este conjunto de hechos explica que Burgos a partir de la segunda mitad de los setenta vaya perdiendo protagonismo en el mercado asegurador y que los seguros que se contratan son, ante todo, sobre las viejas rutas mercantiles que se siguen manteniendo: Italia y Francia.

En suma, en estos cambios se aprecian dos fenómenos coincidentes. Primero, la pérdida de confianza de los posibles clientes en las garantías que debían dar los aseguradores-financieros burgaleses. Temor que no era infundado ya que la década de los setenta fue la de las grandes bancarrotas de los mercaderes castellanos de la Meseta Norte. El centro económico de Castilla se está desplazando hacia la Meseta Sur y Andalucía (18). Eso explicaría la menor presen-

(17) W. D. PHILLIPS y C. R. PHILLIPS, "Spanish Wool and Dutch Rebels. The Middelburg Incident of 1574", *The American Historical Review*, 82 (1977), n.º 2, 312-330.

(18) H. CASADO ALONSO, "Crecimiento económico y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (Siglos XV y XVI)", J. I. FORTEA PEREZ (ed.), *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (S. XVI-XVIII)*. Cantabria, 1997, pp. 283-322.

cia en Burgos de seguros de la Carrera de Indias y de otros trayectos desde 1580. Como potenciales clientes sólo quedan los marinos y maestres vascos, más los cada vez más depauperados comerciantes de la Castilla Norte. Pero, junto a ello, hay que señalar la aparición de competidores en el negocio de los seguros dentro del propio territorio español. Conocemos tal hecho en el caso de los bilbaínos, algo en el de Sevilla y casi nada en el de Madrid (19).

e) El precio del seguro

Los criterios empleados por los aseguradores burgaleses de la segunda mitad del siglo XVI son muy semejantes a los que se empleaban en otras partes en los siglos XVI y XVII (20). El elemento básico para el cálculo de la prima era la distancia y la duración del viaje. Teóricamente a más tiempo y mayores trayectos correspondían superiores tarifas. En el caso de Burgos –con un enorme ámbito geográfico asegurativo– esto se cumple de manera parcial, ya que si bien es cierto que la duración del viaje equivalía con la distancia asegurativa real, en ocasiones tal paralelismo no se cumple. Así, seguros sobre trayectos desde América o La India, de una gran duración temporal, tenían intereses parecidos a los de las rutas de España al Mar del Norte.

(19) J. P. PRIOTTI, "Des financiers de la mer: les marchands de Bilbao au XVIe et au début du XVIIIe siècle", *118e Congrès National des Societés Historiques et Scientifiques*. Pau, 1993, pp. 181-196. M. M. BARKHAM, "Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: El seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid (1500-1630)", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, Diputación Provincial, 1995. Vol. I, 557-619. M. M. BARKHAM, "French Basque "New Found Land" Entrepreneurs and the Import of Codfish and Whale Oil to Northen Spain, c. 1580 to c. 1620: the Case of Adam de Chibau, Burgess of Saint-Jean-de-Luz and "Sieur de St. Julien", *Newfoundland Studies*. 10, 1 (1994). G. CÉSPEDES DEL CASTILLO, "Seguros marítimos en la carrera de Indias". *Anuario de Historia del Derecho Español*, 19 (1948-49), 57-102. A. M. BERNAL, "Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, Diputación Provincial, 1995. Vol. I, pp. 499-527. M. MAESTRO, *Madrid, Capital aseguradora de España*. Madrid, 1991.

(20) A. TENENTI, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*. París, 1959. A. y B. TENENTI, *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*. Roma, 1985, pp. 69-86. B. TENENTI, "I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia: secc. XVI-XVII", *Studi Veneziani*, X (1985), 15-55. J. PONS PONS, *Companyes i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*. Mallorca, 1996, pp. 77-117. L.A. BOITEAUX, *La fortune de mer...* I. LOBATO FRANCO, *Compañías y negocios en la Cataluña Preindustrial*. Sevilla, 1995. A. GARCÍA SANZ y M. T. FERRER MAILLOL, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona, 1983.

Tan importante o más eran las posibles incidencias que podían ocurrir en los viajes. Aquí la seguridad de cada una de las rutas, fruto ante todo de los posibles o previsibles ataques de corsarios, marca las diferencias de los premios. Asegurar sobre mercancías o barcos en mares peligrosos será conforme avanza el siglo más caro. Relacionada con dicha seguridad está la forma como se efectúa el trayecto. No es lo mismo si se hace de manera individual o colectivamente mediante el sistema de flotas. Esto explicaría que las tasas de la Carrera de Indias, de La India y, en algunos concretos años, de la flota lanera de Flandes (21) no fueran tan elevadas como cabría esperarse.

Por el contrario, en las pólizas de seguros de Burgos no he encontrado ningún referencia a que en el precio del seguro intervengan cuestiones como el tipo de embarcación, su nacionalidad o la experiencia del capitán. Otro aspecto específico que encarecía las primas, como el objeto asegurado, tampoco tenía ya importancia en la segunda mitad del siglo XVI. Cosa que no ocurría a finales de la centuria anterior, donde he comprobado que los cargamentos de sal, trigo o vino eran más caros. La única peculiaridad que se mantiene es acerca de los seguros sobre el casco, la artillería y la munición de los barcos, que siempre son un 1% más elevados que los restantes objetos asegurados sobre las mismas rutas.

En el CUADRO VI he reflejado los precios medios que se fijaron en Burgos desde 1565 a 1619. Como se puede apreciar el mercado burgalés de seguros es muy superior al de otros casos investigados. Aunque la mayor parte de los contratos se sitúan en el periodo cronológico que va desde 1565 a 1590, la documentación burgalesa permite establecer un panorama muy completo de la geografía del precio de los riesgos marítimos de gran parte del mundo en el siglo XVI. Incluso, de los principales y más usuales trayectos se puede ver su evolución a lo largo de más de 60 años.

(21) Me estoy refiriendo a los años entre 1542 y 1570 en que sabemos por la contabilidad del Consulado de Burgos que la flota que partía de las costas españolas hacia los Países Bajos iba fuertemente armada y acompañada de barcos de guerra. Tal hecho producía un efecto doble: abarataba las tasas de los seguros, pero encarecía los fletes al aumentar los impuestos que pagaban las sacas al ser embarcadas en los puertos.

CUADRO VI

PREMIOS MEDIOS SEGÚN RUTAS

RUTA	media	1565	1566	1567	1568	1569	1570	1571	1572	1581	1582	1583	1584	1585	1586	1587	1588	1589	1590	1591	1592	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	1601	1602	1603	1604	1605	1607	1610	1611	1614	1615	1619
Alicante - Ruan	12.0									12																													
Alicante - Venecia	9.0																											9											
Alicante-Livorno-Florencia	5.4				6 5	6,9	6,5	6 4		5 5	6	5	6	5,5	5,5	4 8	5,6	5,2	5,5	4 6	5	4	4	4	4	4,5	4	4	4	5	4,5	4,5	4,5	5	7		5		5
Amsterdam - Bilbao	10.0					10																																	
Arcachon - Oporto	7.3					7,3																																	
Arosa - Amberes	6.0					6																																	
Avero - Laredo/San Sebastián	6,0													6																									
Avero - Terranova - Avero	8,0													8																									
Azores - Santander/Bilbao	7.8	6 5		6	6	6		9.5		9																													
Azores - Sevilla	5.6	4			5	5		6		7																													
Azores - Valencia	11.0			11	11																																		
Barcelona - Livorno	5.0									5																													
Bayona - Amberes	5.5			5.5																																			
Bayona - Bahia	9.0			9																																			
Bayona - Ribadesella/Tanes	3.5					3.5																																	
Bayonne - Lagos	5.0				5																																		
Bayonne/S. Juan de Luz - Nantes	3.4																																						
Bayonne/S. Juan de Luz - Ruan	6.2																																						
Bayonne/S. Juan de Luz - Terranova - Burdeos	12.1				13	11																																	
Bermeo - Terranova - Bermeo	10.8	8.8	11		12																																		
Betanzos - Santander/Bilbao	4.0					4																																	
Bilbao - Avero	5.9				4		4			6	6		5	5,3	8,3	8																							
Bilbao - Avero	4.0				4	4																																	
Bilbao - Cadiz/Sevilla	7.0	4.7				6.4		6.5			7.8		7.1	8.2	10	10	12		10		11		14	14															
Bilbao - Calais/Dunquerque	10.0																						10	10			10												
Bilbao - Canarias	9.5							9								10																							
Bilbao - Canarias - Bilbao	20.1															20																							
Bilbao - Flandes	7.4	7.1	5	5	5.2	6.8		8.9	10																														
Bilbao - Flandes - Bilbao	8.8	8.8			8.3			8.5																															
Bilbao - Hamburgo	10.3																					11	10	10	10														
Bilbao - Lisboa	7.1				4 5	4,5		7		5,5	7		6	5,5		12																							
Bilbao - Londres	7.5							7.5																															
Bilbao - Nantes	5.2		3		7	3.9	3.9	4.1		3.7	4		4.7	4 5	8.4		7,4	6	6	5,7	5																	
Bilbao - Oporto	6.3			4	4 3	4		7						5	6 8	8,5			10																				
Bilbao - Ruan	8.3				5 6	5		8 1					8 4							11	13			10				9											
Bilbao - Sevilla - Bilbao	21.0															21																							
Bilbao - Terranova - Bilbao	11.5					11		11					12	12																									
Burdeos - Amberes	5.5				4 7			8																															

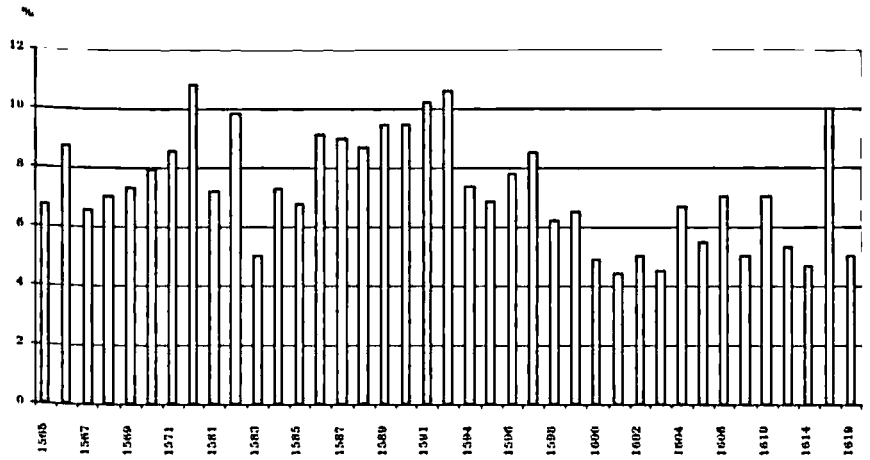
RUTA	media	1565	1566	1567	1568	1569	1570	1571	1572	1581	1582	1583	1584	1585	1586	1587	1588	1589	1590	1591	1592	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	1601	1602	1603	1604	1605	1607	1610	1611	1614	1615	1619
Burdeos - Oporto/Lisboa	8,2					8		7										11																				
Burdeos - Ruan	4,0				4																																	
Burdeos - Terranova - Burdeos	10,3				11	10		10																														
Burdeos -Bilbao/Santander	3,0	2,5	2,9		3								4																									
Cabo de Aguer - Cádiz	5,0							5																														
Cabo Verde - Cartagena de Indias/Nombre de Dios	5,1	4	4,3			6		6												8																		
Cabo Verde - Nueva España	5,6	5	5			6,5		6																														
Cabo Verde - Sevilla	5,5	4,5			6,5																																
Calais - Bilbao	12,0																									12												
Calais - Sevilla	13,0													13																								
Calicut - Lisboa	8,2	7,8	10																																			
Canarias - Bilbao	11,0							10														12																
Canarias - El Nombre de Dios	4,7	4,5			5																																
Canarias - Nueva España	6,3	5	5,8		6,8	6	6	6,8																													
Canarias/Madeira - Brasil	6,0			6	6	6																															
Cartagena - Livorno/Florencia	6,0	6,5	6							4,5																												
Castroundiales - Flandes	6,4		6		5,3	5,5		8,5																													
Castroundiales - Lisboa	7,8				4,5			7,5							9,5																							
Castroundiales - Sevilla	6,8		6,5										7																								
Cuba - Sevilla	9,0		9		9																																
Deva - Ruan	9,6												8,2	11	12	12			12	12																	
El Nombre de Dios - Sevilla	7,4				7,3			6,5						6,3	7	7,8		8	7	8																	
Flandes - Costa vasca/Santander	6,7	5,2	4,5		7,8	7,5	5,5	5,8	14	7	7		8																								
Genova - Sevilla	8,0		8																																		
Guipuzcoa - Flandes	7,7	4,7	4,7	5	5,3	8,5	9,9	8,5		9			8,9				15	16																			
Guipuzcoa - Sevilla	6,4	4,3	5,4	5,6	5,6	5,8		8,4		7	7		7	7,3	8,8	9				13	13																
Guipuzcoa - Terranova - Guipuzcoa	11,0	7,4	11	12	13	10		14					10		14						17																
Hamburgo - Laredo/Bilbao	12,5														15												10										
La Rochela - Oporto	4,0			4																																	
Lagos - Livorno - Civitavecchia	13,6				13	14		14																													
Laredo - Bilbao	0,5							0,5																													
Laredo - Nantes	5,0					3,5				4					6,5	6	6		6	5,5								4,5	4,5							4	
Laredo - Terranova - Laredo	10,5		11			9,6		11			13																										10
Lisboa - Brasil	9,2			9		9,3																															
Lisboa - Flandes	8,2	5		5,5	5,8	7,8	8,1	9,2																													
Lisboa - Nantes	7,0					8		6																													
Lisboa - Ruan	8,3							6								14	12																				
Lisboa - La India	9,0						9																														
Nantes - Costa vasca	7,7							6																													
Nantes - Sevilla	8,1		9,2		4,8			11							12																						
Narva - Flandes	9,0		9		9																																

RUTA	media	1565	1566	1567	1568	1569	1570	1571	1572	1581	1582	1583	1584	1585	1586	1587	1588	1589	1590	1591	1592	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	1601	1602	1603	1604	1605	1607	1610	1611	1614	1615	1619
Nueva España - Sevilla	11,0				11																																		
Oporto - Brasil	9,5			9,2	9,7	9									10																								
Oporto - Flandes	8,2		9		7,3																																		
Oporto - Livorno	12,5																	12	13																				
Pasajes - Lisboa	5,2		4,5	4	4,3	5		4,9					6	5,5	8,6	6																						
Pernambuco/Bahía - Lisboa/Galicia	10,2		9	9,5	10	10	11		10						14	12																						
Pontevedra - Santander/Bilbao	3,6		3,3	3	3	3,8		3,3			5,5					6	6,5																					
Ramua - Cádiz/Sevilla	5,0			5																																		
Ruan - Costa vasca/Santander	8,3		5		4,5	5,3		6,8						9,1	12					10																		
Ruán - Sevilla	7,9	4,3			5		9	10							10		11																					
Ruan - Sevilla	7,4				5	7,5		8,9							11				11	11		11															
S. Juan de Luz - Flandes	8,3			5	5	7,6		9,8					9																									
San Juan de Luz - Sevilla	5,8			5,5		6																																
Santander - Nantes	5,8							4		4				5,1	8,5		6									4,5												
Santander - Sevilla	7,6	5,5		6,5	6	6,5	6,5	8,6		7,6	7,6		7,1	7,1	10	10	11	12		12												9,5	10					
Santander/Laredo - Flandes	8,3	5	5	5	7,8	9,3	7,7	8,5	10	7,5	9		9,4	9,3				17	17				13	10														
Santander/Laredo - Ruan	7,6	4,5			5	11	6,8	6,9		7,7	8		7,9	8,5					13	11	12																6		
Santo Domingo - Sevilla	11,7	11	12	12	12	13		13																														
Santo Tomé - Lisboa	9,3	8		10	10	10		10																														
Santo Tomé - Santo Domingo	5,8	6	5			6																																
Sevilla - Barcelona	7,0		7		7																																	
Sevilla - Cabo Verde	6,5	8	5																																			
Sevilla - Costa vasca	7,0		4,8	6,2	5,8	7	6,3	7,8		7	7,5						12	14		13	13																	
Sevilla - Cuba	8,0	8																		8																		
Sevilla - Honduras	8,6			8	9	8		8,7		7,5															10													
Sevilla - La Palma	4,7					4		5																														
Sevilla - Nantes	9,3							12						5																								
Sevilla - Nombre de Dios/Cartagena de Indias	7,7	7,5	19		7,1	7,5					7		6,8	7	7		10	9																			
Sevilla - Ruan	8,4		5		6,5	6,5	7,4	8		9,3	9		8,7	9,5	12	11	9	12			12																
Sevilla - Santander/Bilbao	7,5			6	7			8					6,8	8,3																								
Sevilla - Santo Domingo	6,6	6,5	6,5		6	6																																
Sevilla - Valencia	7,0						7																															
Sevilla/Cádiz - Flandes	9,1	5,3	5,6		6,2	7,5	8,4	10			10				15				18						13													
Sevilla/Cádiz - Livorno	10,4	8,9	20		10	10	10	10		10	9,9		10	10										9	10	10												
Sevilla/Cádiz - Nueva España	9,2	8,5	9	9,3	9,6	9,4	11	9,4		9			9,5		10		10		10	9				11	10													
Terranova - Costa Vasca	7,7	4,9			8,7	5	10							8,5					10																		
Terranova - Portugalete	5,0	5																																				
Viana - Madeira/La Palma - Brasil	11,9			9	10														18																		

H. CASADO ALONSO, "El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI", *VI Congreso de la asociación española de historia económica*. Getona, 1997

En términos generales se puede decir que el precio de los seguros (Ver Gráfico) subió desde 1565 hasta 1592, aunque a lo largo de estos años hubo diversas incidencias. Los momentos de mayores tarifas coinciden con la década de 1580, fiel concordancia con las situaciones de tensión bélica y corsaria en gran parte de las rutas aseguradas por los burgaleses. Si bien los premios medios de los seguros caen a finales de siglo, lo exiguo de nuestra muestra resta validez a sus cifras.

LAS TARIFAS DE LOS SEGUROS BURGALESES

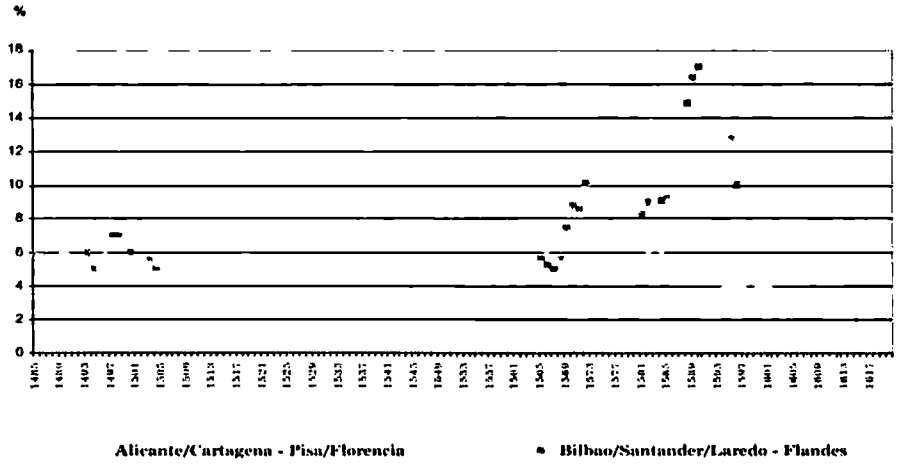


FUENTE: Cuadro I.

Pero mucho más revelador del comportamiento de las tarifas del mercado asegurativo burgalés es analizar la evolución de determinadas rutas. Aquí me detendré exclusivamente en el contraste entre la evolución de los premios de dos de los más importantes trayectos del comercio castellano: los de España hacia los Países Bajos y hacia Italia. Para ello tomaré las cifras del coste de los seguros desde el año 1485 hasta 1619, un espacio temporal de más de un siglo y que, en consecuencia, permite sacar conclusiones sobre la evolución del mercado asegurativo español a partir del observatorio burgalés (22). Sus datos aparecen reflejados en el gráfico II.

(22) Los datos acerca de los premios entre 1485 y 1508 han sido tomados de los seguros contratados por Juan de Castro (H. CASADO ALONSO, "Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos...).

EVOLUCIÓN DIVERGENTE DE LOS INTERESES DE LOS SEGUROS



En dicho gráfico se aprecia cómo a finales del siglo XV era algo más barato asegurar mercancías –fundamentalmente, sacas de lana– de la costa cantábrica hacia del Países Bajos que desde Cartagena a Pisa. Aquí la tranquilidad y paz reinantes en la navegación sobre la primera ruta, unido a la buena organización de los convoyes fletados por el Consulado de Burgos, hacían que los premios oscilaran entre el 5% y el 6%. En el Mediterráneo eran un 0,5-1% mayores, a pesar de que las distancias son parecidas. Débil diferencia que se mantiene en los años 1560, pero que a partir de 1569 se quiebra bruscamente. Desde ese año la evolución de los precios de los seguros en esas dos rutas es divergente: al alza la de los Países Bajos y ligeramente a la baja la de Italia. Es la historia de las diferentes siniestralidades de ambas rutas. El trayecto de la lana a Flandes atraviesa por las penalidades que imponen los ataques de los corsarios holandeses e ingleses y cuya máxima expresión fue la captura de la flota castellana en Medialburque en 1574. De ahí que desde los años 1580 los barcos asegurados en Burgos y que se dirigen al Canal de La Mancha y al Mar del Norte van sólo hasta Ruán, Calais y Dunquerque o bien hacia Hamburgo doblando las islas británicas. Frente a ello es la mayor paz y tranquilidad que reina en el Mediterráneo lo que hace que el precio de los seguros de los cargamentos de lana castellana con destino a Florencia bajen.