

ASEGURACIÓN MARÍTIMA Y COMERCIO EXTERIOR, 1500-1560

MARITIME INSURANCE AND FOREIGN TRADE, 1500-1560

Antonio M. Macías Hernández*

Recibido: 25 de julio de 2016
Aceptado: 26 de agosto de 2016

Cómo citar este artículo/Citation: Macías Hernández, A. M. (2017). Aseguración marítima y comercio exterior, 1500-1560. *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 63: 063-010. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9916>

Resumen: La aseguración marítima constituye uno de los apartados menos conocidos de la historia económica de Canarias. Sin embargo, debió de ejercer una función importante en una economía insular que mantuvo desde su propia génesis, a finales del siglo xv, una estrecha y secular vinculación con el escenario marítimo internacional a través de un activo comercio exterior. Este artículo tiene únicamente por objeto plantear esta sugerencia analítica.

Palabras clave: Historia económica, comercio exterior, aseguración marítima, islas Canarias

Abstract: Marine insurance constitutes one of the less known aspects of the economic history of the Canary Islands. Nevertheless, it had to exert an important function in an insular economy that maintained from its own origin, at fines of the century xv, one narrow and secular entailment with the international marine scene through an active foreign trade. This article intends only to consider this analytical suggestion.

Keywords: Economic History, Foreign Trade, Maritime Insurance, Canary Islands

La colonización europea del Archipiélago ocurrió en propiedad en el último cuarto del siglo xv, cuando el capital mercantil genovés descubrió la potencialidad productiva de determinados espacios insulares—Gran Canaria, Tenerife, La Palma y La Gomera— para el desarrollo de la agroindustria azucarera¹. Los comerciantes banqueros propiciaron su introducción en la década de 1480; una nueva tecnología, el ingenio de cilindros horizontales, de patente isleña², incrementó la productividad azucarera a principios del quinientos, y la oferta canaria aumentó su presencia y capacidad competitiva en los mercados del Mediterráneo y del Noroeste europeo durante las tres primeras décadas de aquella centuria.

La especialización agroindustrial azucarera generó el ahorro necesario para pagar la deuda externa debida a la colonización y financiar la expansión del aparato productivo, pues al calor de la demanda interna crecieron las vides y sementeras, así como la industria y los servicios³. Mercaderes de diversas procedencias intercambiaban bienes de equipo y manufacturados de los talleres europeos por los valiosos azúcares, y como los conquistadores y primeros colonos indios exigieron el suministro de toda clase de bienes de este lado del Atlántico, los insulares gozaron muy pronto de licencia regia para poder exportar frutos y manufacturas al mercado americano⁴.

* Catedrático de Historia de las Instituciones Económicas. Director del Departamento de Historia de las Instituciones Económicas. Universidad de La Laguna. Campus de Guajara, s/n. 38071. San Cristóbal de La Laguna. Tenerife. España. Teléfono: +34 922 317 181; correo electrónico: amacias@ull.es

1 AZNAR VALLEJO (1983); FERNÁNDEZ-ARMESTO (1982); MACÍAS HERNÁNDEZ (2002).

2 MACÍAS HERNÁNDEZ (2010, 2016a).

3 MACÍAS HERNÁNDEZ (2001).

4 MORALES PADRÓN (1955); PERAZA DE AYALA (1975).

Lo dicho sugiere, pues, dos cuestiones de especial relevancia analítica. La primera alude al escenario que explica la verdadera dimensión de esta economía insular desde su propia génesis. Sus agentes operaban en un espacio mercantil de muy amplios horizontes. Debían colocar su oferta agroexportadora en aquellos mercados exteriores que maximizaban sus beneficios, esto es, su relación real de intercambio, y procurar al propio tiempo que los puertos insulares contasen a buen precio con todo aquello que demandaban las economías marítimas que recalaban en estos puertos para seguir luego su derrotero atlántico.

La segunda cuestión se refiere a los mecanismos e instrumentos financieros que hacían posible estos intercambios. Desde fecha temprana, los agentes que operaban en esta economía insular tuvieron que familiarizarse de manera eficiente con las técnicas mercantiles y financieras propias del comercio internacional (fletes, préstamos a riesgo de mar y seguros marítimos). Además, debieron de prestar especial cuidado a la aseguración de sus naves y mercancías si consideramos los riesgos propios de la navegación y la activa presencia de piratas y corsarios en este derrotero atlántico.

Esta vinculación internacional de la economía isleña y este necesario aprendizaje de los insulares comenzaron obviamente en el mismo instante de la colonización, pues esta última fue el fruto acabado de aquel vínculo y de sus técnicas y mecanismos mercantiles y financieros⁵. Vinculación y aprendizaje que alcanzaron luego pleno desarrollo durante la primera mitad del siglo XVI, cuando el comercio exterior se caracterizó por una balanza por cuenta corriente dominada por las exportaciones azucareras e importaciones de bienes de equipo y manufacturados. Y como, por último, todas estas operaciones de comercio exterior requerían la necesaria contratación de fletes y seguros marítimos, deberíamos preguntarnos sobre el saldo de la balanza de servicios de la primera economía insular.

Este artículo, dedicado a la aseguración marítima del comercio exterior isleño de la primera mitad del siglo XVI, pretende únicamente aportar algunas reflexiones teóricas y referencias empíricas con el fin de avanzar en esta línea de investigación, en gran medida inédita. Deja de lado los elementos formales propios del contrato de seguro marítimo por ser ya suficientemente conocidos⁶, y centra su atención en las plazas aseguradoras, agentes y costes del seguro. Y aunque los datos disponibles al respecto son aún muy escasos, nuestro texto intenta aclarar si la citada aseguración fue un negocio exclusivo del capital extranjero, si contó con la participación de agentes aseguradores locales, y, finalmente, el coste real de las pólizas de seguros.

Obviamente, los seguros marítimos que asumieron los riesgos de la empresa de descubrimiento de las Canarias, de la conquista de los territorios insulares con mayor potencial productivo y, por supuesto, de la colonización y de la exportación de sus primeros frutos, debieron contratarse en las plazas mercantiles europeas vinculadas a la expansión atlántica. Aludimos especialmente a las plazas aseguradoras de Sevilla y Génova, pues en esta expansión y obra colonizadora destacaron los comerciantes andaluces y genoveses⁷; además, en el caso de Sevilla, se conoce ya su función de plaza aseguradora en el comercio de la Baja Andalucía durante los años finales del siglo XV⁸, coincidiendo con la conquista y colonización de Canarias, y conocemos también el importante papel que desempeñaron los préstamos marítimos firmados en la plaza bética en la financiación de aquellas dos operaciones⁹.

Ahora bien, en otro lugar hemos demostrado, tomando como referencia el comportamiento del mercado monetario insular durante la primera mitad del quinientos, que la economía isleña forjó una balanza de pagos de signo claramente positivo a medida que avanzaba la riqueza azucarera y su efecto multiplicador sobre el resto de la actividad productiva, pues de otro modo no se explica la existencia de un circulante en piezas de oro y plata¹⁰. Esto último significa además que dicha economía abonó la deuda externa contraída a raíz del proceso de conquista y primera colonización y creó un capital-ahorro que bien pudo destinarse a financiar las exportaciones a través del préstamo marítimo y también a asegurar las exportaciones. Y si sobre lo primero tenemos ya pruebas bastante convincentes

5 BERNAL (1998).

6 BASAS FERNÁNDEZ (1963); BERNAL (1994); CÉSPEDES DE CASTILLO (1948); GARCÍA SANZ (1994); LEONARD (2016); TENENTI (1994).

7 AZNAR VALLEJO (1997).

8 LÓPEZ BELTRÁN (1999).

9 BERNAL (1993), pp. 97-99.

10 MACÍAS HERNÁNDEZ (2000).

—aunque se requiera aun incrementar nuestra base empírica al respecto¹¹—, intentaremos aquí aportar algunos testimonios sobre lo segundo, la aseguración por el capital autóctono por cuanto, de confirmarse de forma más sólida en posteriores estudios, supondría sostener que los ingresos por este capítulo formaron también parte de la primera balanza de servicios de la economía isleña.

Nuestro texto pretende también aclarar el coste real del seguro marítimo durante esta primera mitad del quinientos. La historiografía lo fundamenta en el tipo de interés de las pólizas, que dependía de la largueza o estrechez del mercado asegurador de cada plaza y de las diversas circunstancias (distancia, tiempo de la navegación, piratería, guerra naval) que elevaban los riesgos que asumían los aseguradores. Ahora bien, el tipo de interés de la póliza no siempre refleja el coste real del seguro. La norma seguida en todas las plazas aseguradoras, sancionada por sus correspondientes ordenanzas, permitía asegurar solamente una parte proporcional del valor franco a bordo de la carga¹². Por consiguiente, si queremos precisar el coste real del seguro, debemos intentar aclarar en cada caso el grado de cobertura de las pólizas.

LAS PLAZAS ASEGURADORAS EUROPEAS

Las plazas mercantiles del Mediterráneo occidental (Génova, Marsella, Barcelona, Valencia, Cádiz, Sevilla) y, algo más tarde, del Noroeste europeo (Brujas y Amberes), centralizaron la mayor parte del comercio exterior canario-europeo durante el ciclo azucarero. Los agentes de las redes comerciales forjadas por este creciente intercambio, ya fueran exportadores canarios con representantes en aquellas plazas o bien importadores residentes en ellas y con factores en las Islas, podían asegurar sus valores en dichas plazas mediante la práctica aseguradora de *seguro a prima*, bien desarrollada a la altura de 1500, especialmente en el ámbito mediterráneo¹³. Por supuesto, la modalidad *mutual*, más propia del ámbito mercantil portugués, debió también de intervenir en el comercio exterior luso-canario¹⁴, por cuanto los armadores de esta procedencia ocuparon el primer puesto en el transporte insular de este período¹⁵. Sin embargo, los datos por ahora disponibles sugieren que los agentes de las redes mercantiles de las islas con el imperio colonial luso optaron también por la más versátil y operativa práctica aseguradora de *póliza a prima*¹⁶.

Las pólizas de seguros marítimos editadas por Madurell Marimón, escrituradas ante notario de acuerdo con la normativa aseguradora de la plaza de Barcelona¹⁷, confirman esta práctica del *seguro a prima* para los años 1496-1506 y ejemplifican lo ocurrido al respecto en el resto de las plazas del Mediterráneo occidental (Cf. cuadro 1). Se trata de cuarenta y cinco pólizas que aseguraban el envío, desde los puertos de Barcelona, Valencia y Cádiz, de dinero y de bienes agrícolas y manufacturados para su intercambio en los puertos de Madeira y Canarias por azúcares y otras mercancías (orchilla, brea).

CUADRO 1

Seguros marítimos firmados en Barcelona para el comercio con Madeira y Canarias, 1495-1506

Fechas	Trayectos	Mercancía asegurada	Aseguradores	Pólizas (sueldos)	Premios (%)
27-03-1495	Madeira-Barcelona	Azúcar	4	7.000	5,00
02-10-1495	Madeira-Barcelona	Azúcar	3	8.000	5,00
17-12-1495	Valencia-Madeira	Mercancías	3	4.800	4,00
01-02-1496	Cádiz-Madeira	Trigo y otras mercancías	11	9.300	2,00
28-04-1496	Madeira-Barcelona	Azúcar	9	12.000	5,00

11 MACÍAS HERNÁNDEZ (2016b).

12 TENENTI (1994), pp. 430-431.

13 BERNAL (1994); GARCÍA SANZ (1994); TENENTI, (1994); PICCINNO (2016); DE RUYSSCHER (2016).

14 BERNAL (1998).

15 RIVERO SUÁREZ (1991), pp. 169-176; MARTÍNEZ GALINDO (1998), pp. 909-919.

16 MACÍAS HERNÁNDEZ (2016b), pp. 71-72.

17 GARCÍA SANZ (1994).

31-05-1496	Madeira-Barcelona	Azúcar	13	10.500	6,00
18-06-1496	Canarias-Cádiz	Esclavos-Azúcar	11	7.200	4,00
20-06-1496	Madeira-Barcelona	Mercancías	2	600	6,00
10-01-1497	Valencia-Madeira	Mercancías	6	3.600	5,00
23-11-1497	Valencia-Madeira	Mercancías	5	4.000	5,00
16-03-1496	Barcelona-Madeira	Mantas de lana	1	3.600	6,00
10-04-1500	Madeira-Valencia	Mercancías	7	4.800	6,00
10.04.1500	Cádiz-Mad.-Barc.	Moneda de oro-retorno azúcar	12	23.640	6,00
30-04-1501	Canarias-Barcelona	Mercancías y esclavos	8	11.400	4,00
12-11-1501	Cádiz-Canarias	Vinos y mercancías	8	9.000	2,00
19-02-1502	Canarias-Cádiz	Azúcar y otras mercancías	11	7.000	2,00
09-05-1502	Cádiz-Mad.-Barc.	Moneda de oro-retorno azúcar	25	49.200	4,00
06-06-1502	Cádiz-Canarias	Mercancías	10	12.000	2,00
09-06-1502	Canarias-Cádiz	Mercancías	9	12.000	2,00
05-10-1502	Canarias-Cádiz	Mercancías	14	18.000	2,00
07-12-1502	Madeira-Valencia	Azúcar	14	12.000	3,00
17-02-1503	Canarias-Cádiz	Azúcar y otras mercancías	10	4.000	2,00
27-02-1503	Canarias-Cádiz	Mercancías	16	19.200	3,00
21-03-1503	Canarias-Cádiz	Mercancías	3	1.600	2,00
21-03-1503	Cádiz-Canarias	Mercancías	3	1.500	2,00
29-05-1503	Canarias-Cádiz	Azúcar y otras mercancías	9	4.800	2,00
29-05-1503	Canarias-Cádiz	Azúcar y otras mercancías	7	4.800	2,00
01-06-1503	Canarias-Cádiz	Azúcar y otras mercancías	10	12.000	2,00
01-06-1503	Canarias-Cádiz	Azúcar y otras mercancías	12	15.000	2,00
08-07-1503	Canarias-Cádiz	Azúcar y otras mercancías	8	15.600	2,00
05-08-1503	Canarias-Cádiz	Azúcar y otras mercancías	11	20.400	2,00
07-11-1504	Cádiz-Canarias	Mercancías y esclavos	7	12.000	3,00
07-01-1505	Cádiz-Canarias	Mercancías y esclavos	11	15.600	2,00
21-04-1505	Cádiz-Canarias	Mercancías y esclavos	14	12.000	2,50
21-04-1505	Canarias-Cádiz	Mercancías	14	12.000	2,50
07-05-1505	Canarias-Cádiz	Azúcar y otras mercancías	9	5.000	2,50
07-05-1505	Cádiz-Canarias	Calderas y otras mercancías	8	7.200	2,50
19-06-1505	Cádiz-Canarias	Moneda de oro-retorno azúcar	11	14.400	2,50
17-06-1505	Canarias-Cádiz	Mercancías	12	14.400	2,50
02-08-1505	Canarias-Cádiz	Mercancías	11	14.400	2,25
07-11-1505	Cádiz-Canarias	Moneda de oro-retorno azúcar	11	24.000	2,25
19-12-1505	Canarias-Cádiz	Mercancías	9	15.000	2,25
31-12-1505	Canarias-Cádiz	Mercancías	6	9.600	2,25
30-01-1506	Cádiz-Canarias	Moneda de oro-retorno azúcar	8	12.600	2,25
18-02-1506	Cádiz-Canarias	Moneda de oro-retorno azúcar	12	17.400	2,00

Fuente: Madurell Marimón (1995), pp. 490-564.

La suma total asegurada en estas 45 pólizas asciende a 514.140 sueldos barceloneses, lo que supone una media de 11.425 sueldos por póliza. Un promedio, sin duda, muy elevado¹⁸, de modo que, siguiendo

¹⁸ En estas fechas, el ducado de oro de Barcelona de 24 sueldos se equiparaba al ducado castellano de 375 maravedís, de modo que un sueldo valía 15,625 maravedís (VENTURA, 1992). Pues bien, si tenemos en cuenta la producción mínima de azúcar de máxima calidad del ingenio canario (4.000 arrobas de azúcar blanco) y su precio en el almacén del ingenio en los años de las pólizas (la arroba de 11,5 kilos valía 300 maravedís de moneda isleña o bien 242,85 maravedís de moneda castellana), el promedio de 11.425 sueldos por póliza equivalía a 735 arrobas de azúcar teniendo en cuenta el valor de la arroba en

la práctica aseguradora de compartir los riesgos, aquella suma fue suscrita por un total de 418 aseguradores, a una media de 1.230 sueldos por asegurador (Cf. cuadro 2).

CUADRO 2
Pólizas, sumas aseguradas y aseguradores, 1496-1506 (en sueldos)

Trayectos	Nº de pólizas	Suma asegurada	Aseguradores	Sueldos por	
				póliza	asegurador
Madeira-Cádiz-Barcelona	14	153.040	68	10.931	2.251
Canarias-Cádiz	31	361.100	350	11.648	1.032
Totales	45	514.140	418	11.425	1.230

Fuente: datos del cuadro 1. Elaboración propia.

El comercio de las plazas de Barcelona, Valencia y Cádiz con Madeira cuenta con 14 pólizas por un importe de 153.040 sueldos, distribuidos entre 68 aseguradores, a una media de 10.931 sueldos por póliza y de 2.251 sueldos por asegurador. Por su parte, el intercambio de aquellas plazas con Canarias concentra la mayor parte de las pólizas (31) y del capital asegurado (361.100 sueldos), repartido entre 350 aseguradores, a una media de 11.648 sueldos por póliza y de 1.032 sueldos por asegurador, es decir, la mitad del promedio en la ruta de aquellos puertos peninsulares con Madeira¹⁹; no obstante, la cortedad de la muestra referida a esta ruta no permite inferir que sus riesgos fuesen menores que los de aquellos puertos con Canarias.

Interesa también subrayar que el mayor número de pólizas del intercambio Canarias-Cádiz-Barcelona tiene que ver con la participación de los asegurados y aseguradores de estas pólizas en las redes que conectaban las plazas de Barcelona, Valencia y Cádiz con Canarias e, incluso, con inversiones directas en el aparato productivo azucarero²⁰. Aludimos en concreto a los hermanos Miquel y Rafael Font o a Pedro de Benavent, con negocios en Cádiz, Tenerife y Gran Canaria en calidad de comerciantes-banqueros²¹, y cuyos descendientes acabaron siendo propietarios de ingenios y cañaverales en estas islas²². Finalmente, la actividad aseguradora de la plaza de Barcelona y, por supuesto, del resto de las plazas del Mediterráneo occidental, debió de continuar hasta el declive del negocio azucarero²³, y en cuanto a los premios de las pólizas, se confirma la tesis de que a mayor distancia mayor riesgo y, por tanto, mayor premio (Madeira-Barcelona, 5-6%; Canarias-Cádiz, 2-3%).

El profesor Madurell Marimón ofrece en otro de sus importantes trabajos dos contratos de seguros marítimos firmados también en la plaza de Barcelona y para la ruta Canarias-Cádiz. El primero, fechado

moneda castellana; es decir, representaba el 18,4% de aquella producción. Claro está que este supuesto implica que las pólizas cubrían al menos el valor de la carga en su lugar de producción; más adelante discutiremos este extremo. Las referencias sobre la producción y la moneda isleña pueden consultarse en MACÍAS HERNÁNDEZ (2000 y 2002) y los precios del azúcar en RIVERO SUÁREZ (1990).

19 Siguiendo el anterior razonamiento, las treinta pólizas firmadas entre 1501 y 1506 sumaron un total asegurado de 353.900 sueldos barceloneses, de modo que de haberse empleado esta cantidad en la compra de azúcares canarios, la red mercantil catalana hubiera adquirido en estos seis años 22.770 arrobas de azúcar, a una media anual de 3.795 arrobas, es decir, el 94,5 por ciento de la producción media anual de azúcar blanco de un ingenio.

20 AZNAR VALLEJO (1982).

21 AHPST (Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife). *Protocolos Notariales*, leg. 182, fol. 413. En agosto de 1506, Diego de San Martín, vecino de Tenerife y dueño de ingenio, vende 1.000 arrobas de azúcar blanco a Rafael Font, mercader catalán estante, a 300 maravedís la arroba. Y en este mismo año y legajo, Font presta una importante suma (2.265.000 maravedís) a Alonso Fernández de Lugo, gobernador de la isla, que debe devolverle en azúcares.

22 RIVERO SUÁREZ (1990), pp. 88-89.

23 En agosto de 1527, los hermanos Antón Fonte y Antique Fonte, vecinos de Gran Canaria y estantes en Tenerife, otorgaron poder especial al mencionado mercader Jaime de Santa Fe para, entre otros asuntos, liquidar la cuenta con Pedro Miguel, mercader de Valencia, y para cobrar de los aseguradores una póliza de 1.200 ducados sobre un cargamento de azúcares. En noviembre de este año, Andrés Salaverte, mercader catalán estante en Tenerife, encargó a su hermano Juan el envío de manufacturas de Barcelona. Pagaría aquí todos sus costes, incluido obviamente el seguro, y Andrés el flete a la llegada de la mercancía a Santa Cruz de Tenerife, donde la vendería con el 40 por ciento de ganancia, debida ésta al cambio de moneda, esto es, de moneda castellana a moneda canaria. Hemos tomados ambas referencias de GALVÁN ALONSO (1990), vol. 2, p. 621 y pp. 819-820. En cuando al citado diferencial monetario, véase MACÍAS HERNÁNDEZ (2000).

el 5 de noviembre de 1524 y suscrito por tres aseguradores, aseguraba un cargamento de azúcares y otras mercancías de Tenerife a Cádiz, cuyo asegurado el mercader Jaime de Santa Fe, vecino probablemente de Sevilla y asentado en Tenerife; el importe de la póliza fue de 960 sueldos barceloneses, por la que se abonó de prima 26 sueldos, lo que supone un premio del 2,7 por ciento²⁴. El segundo contrato, fechado el 9 de diciembre de 1536, aseguraba el transporte de 15 cajas de azúcar del puerto de las Isletas (Gran Canaria) al de Cádiz; el importe de la póliza, suscrita por siete aseguradores, fue de 20.300 sueldos, con una prima de 1.411 sueldos, es decir, del 7 por ciento²⁵. Cabe, por tanto, sugerir que el tipo de interés en esta plaza y ruta se mantuvo en torno al 2,5-2,7 por ciento durante el primer tercio del siglo XVI, elevándose en algunos años de la década de 1530 al 7 por ciento; volveremos sobre este asunto de los premios más adelante.

Interesa ahora aclarar el papel del mercado asegurador de Sevilla. La colonización insular contó con la activa presencia de armadores y comerciantes castellanos y andaluces desde sus propios inicios, como ya hemos indicado, y el centro de sus operaciones era el puerto de las Muelas y, por supuesto, el gaditano²⁶. Y como el mercado asegurador de Sevilla se había gestado mucho antes de la apertura atlántica, con sus correspondientes ordenanzas, corredores de lonja y *pólizas a prima*²⁷, puede afirmarse que aquella red mercantil aseguró sus intercambios en aquel mercado; es más, comprobaremos luego que la modalidad de aseguración marítima de la plaza de Sevilla se desarrolló incluso en Canarias desde temprana fecha y por parte de mercaderes andaluces y genoveses²⁸.

Ahora bien, la práctica aseguradora en aquella plaza era privilegio exclusivo de los corredores de lonja y, por el momento, no se han localizado muestras fehacientes de su actividad en esta negociación debido a su carácter privado, ni tampoco copias de pólizas por testimonio en los protocolos notariales sevillanos por ahora consultados y referidos al comercio con Canarias. Sin embargo, la ausencia de esta información no impide sostener que la plaza aseguradora de Sevilla intervino en los seguros marítimos de la ruta Cádiz-Canarias; además, cabe incluso afirmar que los premios de sus pólizas debieron de ser similares a los de las firmadas en el mercado asegurador de Barcelona por los mercaderes catalanes asentados en Cádiz, pues, de lo contrario, esta red comercial hubiera recurrido al mercado asegurador sevillano, al menos para traspasar los riesgos de sus intercambios con Canarias desde el puerto gaditano.

Este comercio continuó muy activo durante los años centrales del siglo XVI, pues la exportación azucarera, aunque en declive, aún persistía. Los contratos de fletamento destinados a cargar azúcares con destino a Cádiz así lo demuestran²⁹, de modo que debió ocurrir lo mismo en el caso de la aseguración marítima en la plaza de Sevilla con el fin de traspasar los riesgos de estas cargaciones a sus correspondientes aseguradores.

Disponemos de una valiosa información al respecto para los años 1552-1556: las cuentas entre Juan de Monteverde, de origen flamenco y vecino de La Palma, regidor y dueño de ingenio, con su factor en Cádiz, Juan Bautista de la Raya, vecino de esta ciudad³⁰. El factor detalla en dichas cuentas los seguros contratados en la plaza de Sevilla por orden de Monteverde con objeto de asegurar sus exportaciones de La Palma al puerto gaditano, así como sus compras en este puerto y con destino a aquella isla (Cf. cuadro 3).

24 MADURELL MARIMÓN (1961), pp. 84-85.

25 MADURELL MARIMÓN (1961), pp. 94-95.

26 LOBO CABRERA (2008).

27 BERNAL (1998).

28 Cf. *infra*.

29 RIVERO SUÁREZ (1990), pp. 169-176.

30 Las cuentas aparecen insertas en el protocolo de Domingo Pérez Martín, escribano de La Palma, y han sido transcritas y publicadas por MARTÍN HERNÁNDEZ (2000). En la mayoría de los casos indican los costes y costas (encomienda y corretaje) de los seguros, y los valores vienen expresadas en ducados, reales y maravedís de Castilla, de modo que, con el fin de homogeneizar los cálculos, hemos optado por el maravedí castellano.

CUADRO 3

Seguros contratados en la plaza de Sevilla para el comercio entre Cádiz y La Palma

Fecha	Trayecto	Mer- cancía	Póliza (Mrs)*	Coste y costas del seguro					
				Costes		Costas**		Total	
				(Mrs)	(%)	(Mrs)	(%)	(Mrs.)	(%)
01-08-1552	La Palma-Cádiz	Azúcar	168.750	16.875	10,00	1.685	1,00	18.560	11,0
01-10-1552	La Palma-Cádiz	Azúcar	187.500					19.687	10,5
01-05-1553	La Palma-Cádiz	Azúcar	150.000					11.249	7,5
01-07-1553	Cádiz-La Palma	Ropas	356.250	35.625	10,00	2.325	0,65	37.950	10,7
01-08-1553	La Palma-Cádiz	Azúcar	93.750	9.375	10,00	935	1,00	10.310	11,0
01-11-1553	La Palma-Cádiz	Azúcar	150.000					15.750	10,5
22-06-1554	La Palma-Cádiz	Azúcar	182.476	21.897	12,00	949	0,52	22.846	12,5
01-05-1555	La Palma-Cádiz	Azúcar	187.500					14.062	7,5
07-05-1555	La Palma-Sevilla	Azúcar	150.000	18.000	12,00	784	0,52	18.784	12,5
11-11-1555	La Palma-Cádiz	Ropas	112.500					7.909	7,0
30-12-1555	La Palma-Cádiz	Azúcar	750.000	52.500	7,00	3.750	0,50	56.250	7,5
31-07-1556	La Palma-Cádiz	Azúcar	150.000	18.000	12,00	784	0,52	18.784	12,5
14-08-1556	La Palma-Cádiz	Azúcar	150.000	18.000	12,00	784	0,52	18.784	12,5

* Maravedís de moneda castellana

** Incluye corretaje y encomienda.

Fuente: HERNÁNDEZ MARTÍN (2000), pp. 296-308. Elaboración propia.

Las trece pólizas insertas en estas cuentas aseguraban el envío de azúcares (11) y la importación de textiles (2 pólizas), y la cantidad total asegurada ascendió a 2.788.726 maravedís. Además, algunas pólizas desglosan los costes y las costas del seguro (*encomienda* del banquero que realiza la operación por orden del importador-exportador canario o de su factor, y *corretaje* abonado al corredor de lonja, esto es, 0,52% de la suma asegurada), de modo que la cantidad total abonada (coste y costas) por la suma asegurada fue de 270.925 maravedís, es decir, a un interés del 9,7 por ciento como promedio.

La exportación azucarera al mercado de la Baja Andalucía tenía como principal contrapartida la importación de bienes manufacturados y agrícolas, entre los que destacaba el aceite. Pues bien, en la estructura de costes de algunas de estas cargazones³¹, procedentes del puerto de Sevilla, constan las primas abonadas por sus pólizas de seguro e, incluso, sus premios, y cabe pensar que los abonados en el trayecto Sevilla-Canarias serían similares a los del trayecto Canarias-Sevilla. Las cargazones mejor documentadas sugieren una tendencia a la elevación de los tipos de interés: del 3 por ciento en 1548 y 1551 se pasó al 4 por ciento en 1553 y al 5 por ciento en 1560; a partir de esta fecha se consolidó esta tendencia hasta situarse los premios en torno al 8-9 por ciento.

Ahora bien, si este comportamiento alcista en el mercado asegurador de Sevilla parece claro para la segunda mitad del quinientos, las pólizas que hemos citado para la primera mitad de esta centuria no permiten precisar la evolución de los premios de la aseguración marítima en aquella plaza y en la de Barcelona en el caso de las naves y mercancías que hicieron el trayecto Canarias-Sevilla o Canarias-Cádiz y viceversa. Necesitaríamos disponer de una información seriada para poder abordar con rigor dicho análisis y tal opción no es posible por el momento.

Sin embargo, lo dicho no impide al menos sugerir que el premio del seguro en aquella ruta permaneció estable en torno al 2-3 por ciento en tiempos de normalidad en el comercio marítimo. El elevado premio de la póliza contratada en 1536, del 7 por ciento, coincide con los elevados premios de toda la década de 1550,

³¹ Disponemos ya de una amplia muestra de cargazones que permiten precisar la estructura de costes de las importaciones del comercio canario-castellano del siglo XVI. Los cálculos aquí citados proceden de su estudio, de próxima publicación.

y tuvieron que ver en ambos casos con la beligerancia hispano-francesa y, sobre todo, con la activa presencia de piratas y corsarios franceses en los mares isleños³²; una actividad que debió también de afectar a las pólizas firmadas en otras plazas para asegurar los intercambios en las diversas rutas del comercio atlántico.

Las plazas de Brujas y Amberes fueron los principales centros distribuidores del azúcar de las islas atlánticas en el Noroeste europeo durante el siglo XVI³³. Importadores y exportadores flamencos y canarios fueron los agentes de este intercambio y las fuentes locales y flamencas indican que las *pólizas a prima* de los seguros que cubrían los riesgos de la exportación de azúcares por bienes manufacturados se contrataban en aquellas plazas³⁴. Ahora bien, lo único que por el momento sabemos en relación con estos seguros es que el premio de sus pólizas osciló en torno al 6-7 por ciento durante la década de 1560³⁵.

Finalmente, interesa comparar los premios de las pólizas de seguros contratadas en Sevilla y Amberes durante la década de 1550 para el trayecto Canarias-Cádiz y Canarias-Amberes, suponiendo en este último caso que los premios de la década de 1560 fueran los de la década anterior y que las condiciones de sus pólizas, esto es, su grado de cobertura, fueran similares en ambas plazas. En el supuesto de que un navío con viento constante del NE (alisio) fuera capaz de ceñir cuatro cuartas al viento (45°), la distancia que recorrería de Canarias a Cádiz sería aproximadamente de 990 millas, mientras que la distancia en iguales condiciones náuticas a Amberes sería de 2.400 millas³⁶. Pues bien, si consideramos que el factor *distancia* interviene también en la formación del precio de los seguros, es decir, de su premio, por cuanto a mayor distancia mayor tiempo de exposición al riesgo, está claro que en aquella década y probablemente en la siguiente el premio del seguro era mucho más barato en la plaza aseguradora de Amberes que en la de Sevilla.

LA PLAZA ASEGURADORA LOCAL

Debemos ahora preguntarnos si la aseguración marítima se desarrolló en los principales centros mercantiles del Archipiélago durante la primera mitad del siglo XVI a medida que crecía el grado de liquidez de la economía insular gracias a la riqueza generada por la exportación azucarera. Los testimonios por ahora disponibles no son en modo alguno concluyentes; sin embargo, sugieren con bastante solvencia que los insulares contaron también con dineros para participar en un negocio que debió de ser altamente rentable si consideramos el elevado peso ocupado por el comercio exterior en la economía insular.

Hemos señalado más arriba que los intermediarios en la actividad aseguradora en la plaza de Sevilla eran los corredores de lonja, un oficio de nombramiento concejil y posterior confirmación regia. Y como el ordenamiento institucional canario en materia local fue copia del vigente en el reino de Sevilla,

32 En 1536, el portugués Diego Luis fletó su navío para transportar 80 cajas de azúcar de los puertos de Tenerife al de Cádiz con la condición de que el exportador pagase la mitad del flete en el caso de rescindir el contrato por la amenaza del corso francés. En 1543, Antonio Usodemar, mercader genovés, otorgó poder a dos mercaderes genoveses para reclamar ante la corte francesa la devolución de un cargamento de azúcares que le apresaron corsarios franceses de Ruán (RIVERO SUÁREZ, 1990, p. 165). En 1557, Luis Vandewalle, mercader flamenco asentado en La Palma, otorgó poder para cobrar un cargamento de azúcares capturado por corsarios franceses (HERNÁNDEZ MARTÍN, 2002, p. 148). Por último, la mejor prueba de la acción de estos corsarios fue el ataque y saqueo que sufrió la capital palmera, Santa Cruz de La Palma, por el pirata Francois Le Cler el 21 de julio de 1553. Véase al respecto RUMEU DE ARMAS (1991: t. I, pp. 66-163).

33 EVERAERT (2002).

34 En 1536, el mercader genovés Jácome Boti, residente en Cádiz, aseguró en Amberes el envío de un cargamento de azúcares de La Palma a esta plaza flamenca; la suma asegurada fue de 900 ducados (MARRERO RODRÍGUEZ, 1982, p. 104). En 1555, Juan Jacques, residente en Amberes y suegro de Hanes Ventrilla, mercader flamenco residente en La Palma, firmó una póliza de 610 libras de gruesos de la moneda de Flandes para exportar azúcares con aquel destino. En 1556, el flamenco Juan de Monteverde embarcó azúcares y vino para Amberes, que aseguró en esta ciudad mediante póliza de 400 ducados (HERNÁNDEZ MARTÍN, 2000, pp. 191 y 348), y en este mismo año otorgó un poder a Antonio Palos, portugués, vecino de Amberes, para que tomara en su nombre pólizas de seguros para cargar azúcares para Flandes (HERNÁNDEZ MARTÍN, 2002, p. 157). Y con respecto a la aseguración marítima del comercio canario-europeo desde la década de 1530 según las fuentes flamencas, véase DE RUYSSCHER (2016, pp. 87-89).

35 DE RUYSSCHER (2016), p. 89.

36 Debo estas estimaciones al capitán de la marina mercante Francisco Noguero Cajen, al que agradezco su generosa contribución.

lo primero que debemos aclarar es si la economía isleña contó con sus correspondientes corredores de lonja y con una actividad aseguradora fundamentada en la práctica del *seguro a prima*, a imitación del mercado asegurador sevillano.

Gran Canaria fue la primera isla colonizada por la agroindustria azucarera —década de 1480— y la principal productora de azúcar durante todo el ciclo azucarero isleño³⁷. Sus ordenanzas municipales, recopiladas en 1530, debieron de dictarse en fecha muy temprana, como afirma su editor³⁸, pues recoge, entre otras cuestiones, la normativa reguladora del azúcar con el fin de garantizar su calidad. El oficio de corredor de lonja no aparece citado en estas ordenanzas, pero su existencia es indudable. La primera referencia al respecto es de 1517, cuando la Corona confirmó como corredor, a propuesta del municipio insular, al vecino Francisco Hernández por renuncia de su antecesor en el cargo³⁹. Por consiguiente, la actividad de estos agentes debió de ser muy anterior a aquella fecha y, además, cada vez más intensa, pues la Corona confirmó en 1519 el nombramiento de otro corredor a propuesta también del consistorio grancanario, que argumentó la necesidad de este segundo empleo por el aumento de la población y de las contrataciones⁴⁰.

Las actas capitulares del Cabildo de Tenerife se han conservado, y la primera propuesta de corredores de lonja por esta municipalidad es de 1511 y en los vecinos Pedro y Diego Dorador⁴¹, que debían renunciar a su actividad mercantil para poder ejercer su nuevo oficio, tal y como prescribían las ordenanzas municipales de la isla⁴². En 1517, el municipio pidió confirmación regia sobre el traspaso del oficio, de Diego Riquel a Fernando de la Fuente, ambos mercaderes de origen sevillano y vecinos⁴³, y en 1523 denunció a un *ginoves que usa oficio de correduría de lonja sin facultad ni ser visto y examinado por el Cabildo*⁴⁴. Este *ginoves* resultó ser Juan Baptista Forne, que luego fue designado para sustituir la vacante de Fernando de la Fuente y obtuvo confirmación regia en 1526⁴⁵. Un año antes tenía la isla otro corredor más, el también genovés Juan Baptista Becal⁴⁶. En las peticiones que el municipio elevó a la Corona en 1527, sus regidores plantearon la necesidad de elegir un número mayor de corredores y la posibilidad de que el Cabildo revocase su nombramiento en el caso de que no actuasen conforme a derecho⁴⁷. Finalmente, las ordenanzas del municipio de La Palma no mencionan el oficio de correduría, pero el comercio de esta isla contaba con un corredor de lonja a mediados de siglo⁴⁸.

Así pues, las tres islas con mayor potencial económico contaron con el agente responsable de llevar a cabo la aseguración marítima según la normativa propia del mercado asegurador sevillano y, como ya se ha dicho, Canarias fue hijuela directa de Sevilla en todo lo relacionado con el marco institucional de ámbito concejil. El problema estriba ahora en encontrar muestras fehacientes de su actividad en este tema, lo cual es prácticamente imposible, como ya se ha dicho, por su carácter privado. Sin embargo, los escasos testimonios que hemos recogido en los protocolos notariales, referidos en unos casos a pólizas originales y en otros a poderes para cobrar seguros, demuestran que la aseguración marítima se practicó en Canarias de acuerdo con la normativa aseguradora de Sevilla y desde temprana fecha.

La póliza de *seguro a prima* más antigua tiene fecha de 26 de marzo de 1502, y se firmó ante notario en San Cristóbal de La Laguna⁴⁹. Los aseguradores son dos mercaderes florentinos, Juan Alberto, estante

37 MACÍAS HERNÁNDEZ (2002).

38 MORALES PADRÓN (1974). Otra fuente para conocer la existencia de este oficio son las actas municipales, pero las referidas a este municipio insular no se han conservado.

39 AZNAR VALLEJO (1981), p. 240-241.

40 AZNAR VALLEJO *et al.* (1991), p. 40.

41 SERRA RÀFOLS y ROSA OLIVERA (1952), p. 108.

42 PERAZA DE AYALA (1976), pp. 155-156.

43 SERRA RÀFOLS y ROSA OLIVERA (1952), p. 292.

44 SERRA RÀFOLS y ROSA OLIVERA (1952), p. 218.

45 GALVÁN ALONSO (1990), p. 375.

46 ROSA OLIVERA y MARRERO RODRÍGUEZ (1986), p. 66.

47 ROSA OLIVERA y MARRERO RODRÍGUEZ (1986), p. 420.

48 Aparece reiteradamente citado en el protocolo de Domingo Hernández.

49 Cf. apéndice documental 1. Es el primer contrato de aseguración marítima que hemos localizado en los protocolos notariales por ahora consultados. Es posible que se hiciera ante la fuente notarial porque aún no actuaban en esta isla los corredores de lonja, cuyo primer nombramiento tiene fecha de 1511.

en Tenerife, y Francisco Jutondi, en Florencia, quienes aseguraron al mercader Juan de Jerez la carga que tenía embarcada en el navío de Francisco Rosario para su transporte desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife o de Las Palmas (Gran Canaria) al Puerto de las Muelas (Sevilla). La cantidad asegurada fue de cien ducados, el premio del 3,5 por ciento, y la póliza se hizo «conforme al uso de las gradas de la ciudad de Sevilla».

Interesa, además, examinar la fecha del contrato (1502), pues otorga pertinencia analítica a nuestra discusión; se firma a los cuatro años de iniciarse con éxito la colonización de Tenerife⁵⁰, y ya por entonces habían caudales disponibles para participar en la aseguración de sus exportaciones. Por último, interesa también subrayar, en la línea discursiva expuesta más arriba, que el premio en esta póliza (3,5%) es algo superior al de las firmadas en el mercado asegurador de Barcelona por estas mismas fechas, que osciló entre el 2 y el 3 por ciento (Cf. cuadro 1) y para cubrir los riesgos de las naves y mercancías del comercio exterior canario con Cádiz. Por consiguiente, de haberse dado la pretendida estrechez financiera en la plaza insular, esto es, su crónica carencia de numerario, como defiende la historiografía local⁵¹, los premios exigidos por sus aseguradores debían de haber sido sensiblemente más elevados.

Referencias posteriores avalan esta actividad aseguradora en la plaza local. En 1519 un mercader sevillano aseguró en Santa Cruz de Tenerife un cargamento de cueros con destino al puerto de Cádiz; el asegurador fue el propio maestro del buque, que declaró haber recibido ducado y medio por una póliza de 50 ducados, al 3 por ciento de premio⁵². En 1526, Antón Joven, regidor y vecino, otorgó poder a Domenico Rizo, mercader genovés estante, para que cobrara todas los dineros que le debieran por cédulas de cambio, protestos, seguros, cuentas corrientes y rentas de sus bienes⁵³. En 1557 se menciona una póliza firmada en Gran Canaria sobre 10 cajas de azúcar con destino a Cádiz, pero el documento no indica cantidad ni premio⁵⁴. En este mismo año el mercader flamenco Luis Vandewalle, vecino de La Palma, otorga poder para cobrar del asegurador Hernán González, vecino de Tenerife, una póliza de 50 ducados sobre mercancías robadas por corsarios franceses⁵⁵. En 1560 el regidor Alonso Jaimez otorga poder a su hijo Diego para que en su nombre y representación pueda cobrar los dineros que le deban *por pólizas de seguro, ... declarados en el dicho seguro e de lo que recibiere pueda en mi nombre dar carta de pago e finiquito*⁵⁶.

Finalmente, la aseguración marítima por parte del capital local también intervino en el trasiego de mercancías entre los puertos insulares, probablemente como consecuencia de la amenaza corsaria. En 1569 el mercader de origen portugués Lorenzo Yáñez, vecino de Garachico, aseguró un cargamento de manufacturas del puerto de Santa Cruz de Tenerife al puerto de Garachico; la póliza, de 100 doblas, pagó nada menos que tres doblas de prima⁵⁷. Sorprende, además, la familiaridad con la que el asegurador dictó al escribano el texto de la póliza y la cláusula alusiva al tiempo de devolución del capital asegurado en caso de siniestro: dentro de seys meses, que es el uso que se tyene en semejantes seguros.

EL COSTE REAL DEL SEGURO MARÍTIMO

Debemos ahora aclarar el coste del seguro, y cabe convenir al respecto que nuestra respuesta no puede limitarse simplemente a señalar el alcance de sus premios. La cuestión es, sin duda, mucho más compleja; debemos examinar si el seguro cubre el valor real de la mercancía asegurada, esto es, su valor franco a bordo, de modo que a la hora de comparar los premios de las pólizas únicamente podemos hacerlo con rigor en el caso de aquellas que tengan similar cobertura.

50 La colonización de la isla comenzó a finales de 1496, de modo que los primeros cañaverales debieron de plantarse a comienzos del siguiente año (1497), y como la recolección se realiza a los dos años del plantío, la primera manufactura azucarera de Tenerife puede situarse en el invierno de 1499.

51 La discusión al respecto puede consultarse en MACÍAS HERNÁNDEZ (2000).

52 Cf. apéndice documental 2. El texto fue parcialmente transcrito por PADRÓN MESA (1993), pp. 143-144.

53 GALVÁN ALONSO (1990), vol. 1, p. 200.

54 PÉREZ HERRERO (1992), p. 190.

55 HERNÁNDEZ MARTÍN (2002), p. 148.

56 AHPST. *Protocolos Notariales*, leg. 2.050, fol. 210.

57 Cf. apéndice documental 3.

Todo exportador intenta asegurar el valor franco a bordo de su cargazón. Por consiguiente, si queremos estimar el coste real del seguro en el caso de la exportación azucarera, su póliza debe expresar el importe y las unidades de azúcar aseguradas, y debemos además conocer su valor franco a bordo para verificar el grado de cobertura de la póliza en caso de siniestro o pérdida de la mercancía asegurada.

El primer requisito se cumple únicamente en la póliza firmada en 1536 en la plaza de Barcelona. Su importe, de 20.300 sueldos barceloneses, equivalentes a 317.187 maravedís de moneda castellana⁵⁸, aseguraba el transporte de 15 cajas de azúcar desde Canarias al puerto de Cádiz, de modo que cada caja se valoró en 21.145 maravedís de aquella moneda. Intentemos ahora verificar si este precio de la caja asegurada se correspondía con su valor franco a bordo en este año de 1536.

Durante el período de la zafra azucarera —por lo general, de diciembre a mayo—, el azúcar se almacenaba en las casas de purgar de cada ingenio y aquí se iniciaba la cadena de valor de su exportación. Los azúcares se embalaban en cajas de madera con un peso aproximado de 15 arrobas⁵⁹, y se transportaban luego al embarcadero, situado en las proximidades de los ingenios, para su carga en el navío fletado al efecto, previo pago del impuesto aduanero⁶⁰. Por consiguiente, podemos estimar el precio franco a bordo de cada caja si conocemos los costes de su envase, embalaje, transporte y embarque, además de dicho impuesto, pero carecemos de esta información. Hemos tenido entonces que recurrir a un segundo precio del azúcar de exportación, el precio bajo verga, esto es, franco a bordo, si bien contamos por el momento con escasas referencias al respecto.

El 20 de mayo de 1547, el productor azucarero Fabián Viña, administrador de un centro azucarero en Daute (Tenerife), vendió a un mercader bretón 68 arrobas de azúcar blanco lealdado en dos contratos de igual fecha. La venta se efectuó bajo verga, esto es, el productor corrió con todos los costes hasta la puesta del producto a bordo del navío, incluyendo los impuestos y, por supuesto, su comisión o encomienda por la operación de embarque. El precio de la arroba de azúcar blanco lealdado bajo verga fue en este año de 1547 de 1.270 maravedís de moneda canaria⁶¹, cuando en este mismo año y en otros contratos el precio mínimo de la arroba de esta calidad de azúcar en el almacén del ingenio rondaba los 750 maravedís. Referencias del año anterior sitúan los precios en el ingenio entre 730-850 y bajo verga entre 1.250-1.705, de modo que el primer precio de la arroba representaba por término medio el 55 por ciento de su precio franco a bordo.

Apliquemos entonces esta proporción al cargamento asegurado en 1536 en la plaza de Barcelona para su transporte de Canarias a Cádiz. Hemos señalado que la caja se aseguró en 21.145 maravedís, de modo que si su contenido fuera de 15 arrobas de azúcar, el valor de la arroba asegurada sería de 1.409 maravedís de moneda castellana, equivalentes a 1.989 maravedís de moneda canaria. Pues bien, en este año de 1536 el precio máximo de la arroba en las casas de purgar de los ingenios de la comarca de Daute fue de 650 maravedís⁶², de modo que su valor franco a bordo, de acuerdo con la proporcionalidad mínima estimada (55%), se elevaría a 1.182 maravedís de moneda isleña. Nuestra estimación, sin duda muy provisional, sitúa el precio franco a bordo de la arroba exportada en 1536 muy por debajo de su valor asegurado, y este amplio margen permite afirmar que al menos en el caso de esta póliza su importe debió cubrir todo el valor franco a bordo.

Las cargazones de bienes agrícolas y manufacturados procedentes de Sevilla y con destino al mercado isleño permiten conocer con toda exactitud el coste real del seguro. En aras de la brevedad, comentemos únicamente las cargazones cuyos premios hemos citado más arriba. La primera tiene fecha de 30 de agosto de 1548; Juan de Ortega, mercader, vecino de Tenerife, reconoció deberle al mercader de origen portugués Rodrigo de Arévalo, vecino de la isla, la cantidad de 129 doblas de oro por la memoria

58 Suponemos que el ducado de oro catalán y el castellano mantuvieron su equivalencia, citada en la nota 18.

59 No existe uniformidad alguna en la medida de las cajas. En nuestro caso hemos tomado la que aparece en los contratos para su fábrica, en los que se indica que debían tener una capacidad de 12 arrobas según RIVERO SUÁREZ (1990, p. 98), mientras que el peso de la caja en los contratos de fletamento se aproxima a las quince arrobas e incluso supera esta cifra. La discusión sobre esta metrología puede consultarse en LOBO CABRERA (2006, pp. 40-41).

60 Este derecho, del cinco por ciento *ad valorem* en estos años, se abonaba únicamente en las aduanas de Gran Canaria; Tenerife y La Palma estuvieron exentas de su pago hasta 1522.

61 AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 2206, fols. 60-63.

62 RIVERO SUÁREZ (1990), p. 154)

de mercancías que este último importó de Sevilla⁶³. Se detallan todos sus costes en el puerto de Sevilla, entre los que aparece el valor de la póliza y su prima (Cf. lámina 1). El importe total de la mercancía ascendió a 37.655 maravedís de moneda castellana. Pero si restamos a esta cantidad el importe de la prima de la póliza (1.122 maravedís), el valor franco a bordo de la mercancía en el puerto sevillano ascendió a 36.533 maravedís, y este valor se corresponden exactamente con el valor de la póliza contratada por Rodrigo de Arévalo, es decir, 100 doblas (Cf. lámina 1), equivalentes a 36.500 maravedís de moneda castellana. Podemos entonces afirmar que en este caso concreto la póliza cubrió todo el valor franco a bordo de la cargazón.

La segunda cargazón, del 22 de marzo de 1551, reitera de nuevo esta importante cuestión. El mismo mercader, Juan de Ortega, declaró que debía al mercader Francisco Riquel, de origen sevillano, el importe de una memoria de mercancías importadas de Sevilla (Cf. lámina 2)⁶⁴. El documento indica claramente que el importador abonó un seguro con premio del 3 por ciento por una póliza de 200 doblas de la banda (73.000 maravedís castellanos), cuyo valor se corresponde con el valor franco a bordo de toda la cargazón si descontamos la prima (2.250 maravedís). La tercera cargazón, del 27 de enero de 1553⁶⁵, así como la última, de 30 de julio de 1560⁶⁶, reafirma lo dicho, al igual que las que hemos recogido de la segunda mitad de la centuria: el valor de la póliza coincide con el valor franco a bordo. Otras referencias, en este caso sobre la exportación de caldos canarios al mercado colonial hispano en estos años, indican que sus pólizas cubrían la totalidad de este valor⁶⁷.

CONCLUSIONES

Hemos tratado de esclarecer los principales rasgos de la aseguración marítima del comercio exterior canario de la primera mitad del siglo XVI. El resultado de nuestro esfuerzo es, sin embargo, insuficiente. El carácter privado de esta actividad financiera limita el número de referencias necesarias para poder abordar con rigor su estudio, de modo que los comentarios desarrollados en este artículo deberán ser revisados a medida que mejore nuestro acervo empírico y teórico sobre este importante apartado de la historia económica isleña.

Durante la etapa de construcción de la economía insular —finales del XV y primera década del XVI—, la aseguración marítima de su comercio exterior se realizó en las plazas mercantiles europeas que centralizaban la mayor parte de este comercio. Los mercaderes que exportaban bienes manufacturados europeos a cambio de los azúcares canarios contrataban en aquellas plazas las pólizas *a prima* que aseguraban estos intercambios, aprovechando al efecto su mayor largueza y bajos tipos de interés. Finalmente, interesa también subrayar en este punto que los aseguradores y asegurados que operaban en el comercio exterior canario, con factores en las Islas o residentes en ellas, formaban parte de una misma red mercantil.

La segunda cuestión que centró nuestro interés fue la participación del capital autóctono en el negocio de la aseguración marítima. Una participación que no puede negarse, a pesar de que las referencias por ahora disponibles son muy escasas. El seguro *a prima* siguiendo la práctica aseguradora de la plaza de Sevilla se desarrolló en fecha temprana en las plazas portuarias insulares, así como los responsables de esta actividad aseguradora, los corredores de lonja. Ahora bien, cabe pensar que los premios de sus pólizas fueron algo superiores a los de las pólizas contratadas en las plazas europeas, pues el recurso a la plaza aseguradora local sería práctica común entre los comerciantes con menor capital mercantil, y debió de obedecer a la oportunidad o a la premura de asegurar la carga o los navíos.

63 AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 884, fol. 147. Recuérdese que la dobla de oro castellana corría en el mercado monetario peninsular con valor fiduciario de 365 maravedís, y en el de Canarias por 500 maravedís. Cf. MACÍAS HERNÁNDEZ (2000).

64 AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 890, fol. 105.

65 AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 895, fol. 35.

66 AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 906, fol. 193.

67 AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 1.037, fol. roto. Así, en un contrato de encomienda, fechado en 1563, el socio capitalista, Antonio de Franquis, indica que *los seguros que yo Antonio de Franquis e de faser a de ser hasta en cantidad de los dichos quatrocientos y cincuenta ducados de principal y lo que costare se a de poner a cuenta*.

No hemos podido precisar la evolución de los tipos de interés de las pólizas, pues se requiere para ello disponer de una información mucho más completa y seriada. Sin embargo, las referencias recogidas sugieren que los premios de las pólizas del comercio exterior canario con las plazas del Mediterráneo (Cádiz, Sevilla, Barcelona), la primera área mercantil de este período —la segunda era la del noroeste, con centro en Amberes— oscilaron en torno al 3 por ciento, incrementándose al 7 y al 9 por ciento en los años de crisis bélica y cuando, además, se intensificaba la actividad de piratas y corsarios. También hemos observado, aunque se trate por el momento de un simple comentario, que el mercado asegurador de Amberes era más competitivo que el de Sevilla a mediados del quinientos si introducimos el factor distancia en el análisis comparativo de los premios entre ambos mercados.

Finalmente, nuestro trabajo ha intentado aclarar el coste del seguro marítimo. De nuevo, la falta de referencias concretas en las pólizas sobre la cantidad y el valor de la mercancía asegurada impiden conocer con rigor esta cuestión, de crucial importancia a la hora de precisar el peso ocupado por el seguro en la cadena de valor de todo producto exportado. No obstante, una de las pólizas del comercio azucarero con Cádiz, fechada en 1536, así como las relativas a los envíos de productos agrarios y manufactureros del puerto de Sevilla al mercado local canario a mediados del quinientos, indican sin la menor duda que la póliza cubría la totalidad del valor franco a bordo de la mercancía exportada.

APÉNDICE DOCUMENTAL

1

1502, marzo, 26. San Cristóbal de La Laguna.

Los mercaderes florentinos Juan Alberto, estante en Tenerife, y Francisco Jutondi, en Florencia, aseguran al mercader Juan de Jerez la carga que tiene embarcada en el navío de Francisco Rosario con destino al Puerto de las Muelas (Sevilla). AHP SCT. Protocolos notariales, leg. 373, fol. 118r.-119r.

Sean quantos esta carta vieren como yo, Juan de Alberto, florentín, mercader estante en esta ysla de Tenerife, otorgo e conozco por esta presente carta e digo que por quanto vos, Juan de Xeres, mercader, tenéys cargado en el navío de Francisco Roszargo, que se dize Francisco Roszario, que se dize Santa Bárvala (*sic*), hasta contía de çien ducados, conviene a saber en a cuenta de lo que vos tenéys en el dicho navyo cargados desta ysla de Tenerife, del puerto de Santa Cruz della, para llevar al reyno de Castilla, fasta el puerto de Sevilla, qu'es al muelle al Puerto de las Muelas. Por tanto, digo que yo vos aseguro la dicha carga de los dichos çien ducados hasta ser llegados al dicho Puerto de las Muelas, la qual dicha seguridad vos aseguro conforme al uso de las gradas de la dicha çibdad de Sevilla, por razón de tres ducados e medio que de vos el dicho Juan de Xerez, mercader real, los quales pasaron de vuestro poder al myo bien e realmente, e si dixere que no es ansy, que me non vala en my ni a otro por mí, en juizyo ni fuera d'el, la qual dicha seguridad se entiende que pueda faser escala en la dicha isla de Gran Canaria y que pueda correr a diestro e a syniestro, donde'l tiempo lo echare, que todo corra el dicho riesgo sobre my, el Juan de Alberto, e obligome yo, el dicho Juan de Alberto, de dar e pagar a vos, al dicho Juan de Xeres, de los dichos çien ducados de oro, por razón de la dicha mercadería, sy la dicha mercadería se perdiere, conforme a la dicha ley de Sevilla, corriendo riesgo, lo que Dios Nuestro Señor no quyera, luego que con esta carta fuere requerido, so pena del doblo e costas e quier sea la dicha pena, pagada o non, que todavía sea obligue al dicho debdo preñcipal por penas e por posturas e por pura provisión firmar e dar estipulación e por propio nombre d'el ynterese, que con vos fago e pongo, al qual dicho riesgo es por mí el dicho Juan de Alberto la mitad, e la otra mitad por Francisco Jutondi, florentín, estante en Florençia, non enbargante que yo me obligue solo como dicho es. Para la secuçión de lo qual, do e otorgo todo mi poder conplido e bastante a todas e qualesquier justisias de la reyna nuestra señora, ansy de los d'esta su dicha ysla de Tenerife como de todas las çibdades e villas e lugares de los sus reynos e seño-

ríos de Castilla, cuya juredición me someto de e ante quienes esta carta paresçiere e d'ella fuere pedido conplimyo de justicia partes vistas syn ser llamado ni traydo a juyzio, ni desfaser e fagan entregas y danno en la dicha mi persona e bienes. E aquellos que vendan e remiten segúnd fueron e me prendan aluaciles, e me tomen los dichos mis bienes en qu'ellos remiten, e de su valor hagan conplido pago a vos, el dicho Juan de Xeres, ansy de la pena del doblo sy en ella cayere, como del debdo preñçipal, bien asy como sy todo lo susodicho fuese servido por juez competente e la sentencia fuese pasada en cosa jusgada e por mí consentida e no apelada de que no converse remedio alguno. E renunciemos toda apelación alçada, vista e suplicación, todas leys de que (*tachado*: nos) me pueda aprovechar, e otrosy renunçio la ley e regla del derecho en que diz que general renunçiaçión fecha non vala. Fecha la carta en la villa de San Cristóbal, qu'es en la yslla de Tenerife, en veynte e seys días del mes de marçio, año del nasçimiento de nuestro Salvador Jesucristo de mill e quinientos e dos años. Testigos Tomás Justiniano e (*ilegible*) Juan de Escobedo e Antón Galíndez, vecinos de la dicha yslla y estantes en ella, e por Martín Fernández Alonso. Firmé de mi nombre. (*ilegible*) Alberto Gerardini. (*ilegible*) (*firmado y rubricado*).

2

15 de junio de 1519. San Cristóbal de La Laguna.

Póliza de seguro marítimo para el transporte de mercancías del puerto de Santa Cruz de Tenerife al puerto de Cádiz (AHP SCT. *Protocolos notariales*, leg. 595, fol. 111).

Sepan cuantos esta carta vieren como yo, Cristóbal Hernández Hermoso, vecino de la villa de Moguer, otorgo e conosco por esta presente carta a vos, Pedro Rodríguez, vecino de esta dicha yslla de Tenerife, digo que por quanto vos cargáis çinquenta cueros vacunos e ciento de carneros que valen e montan çinquenta ducados en esta yslla de Tenerife, los quales dichos cueros van a Castilla, a la baya de Cales (*sic* por Cádiz) en el navío de Francisco de Cuenca, vecino de la villa de Moguer, que a por nombre La Rábida, de que tenéis conocimiento del dicho maestre, por ende por esta presente carta vos aseguro los dichos çinquenta ducados sobre el dicho navío para el dicho viaje para Castilla, de mar e viento y corsarios, salvo de baratería de patrón, y desde el día que el dicho navío partiere de esta yslla y llegare a la baya de Caliz y hechare ancla en ella en veynte e quatro oras naturales, non causando derrota ni mudando viaje, (*ilegible*) sy no fuere caso fortuyto, (*ilegible*) que (*ilegible*) puesto el dicho navío en otra parte alguna, por el cual dicho seguro me days e pagays tres maravedís por ciento, que monta ducado e medio, del cual me doy e otorgo e tengo por contento pagado e entregado a toda mi voluntad, y a esto renunçio la querella y embargo de los dos años que los disponen en razón de la pecunia e de la cosa non vista ni dada ni cobrada ni recibida ni pagada, y es condiçión que lo que si, lo que Dios no quiera, el dicho navyo se perdiere e se pudiere salvar alguna mercadería de la susodicha, que en tal caso vos el dicho Pedro Rodríguez tengays licencia para que vos o quien vos quisieredes podays aprovechar tanta parte de la dicha ropa cuanta pudieredes, el cual dicho seguro valga e sea conplido e (*ilegible*) en mí como cédula de cambio, (*ilegible*) e guardada (*ilegible*) segund costumbre de mercadores byen así e cumplidamente como si todo lo que dicho es fuese cosa jusgada, pasada en pleito por demanda o por respuesta puesto ante juez competente e fuese sobre ello dada sentencia definitiva e la sentencia fuese consentida de las partes en juicio, e pasada en cosa jusgada, contra lo cual todo que dicho es renunçio en apelación alçada, vista e suplicación a toda ley e fuero e todo derecho e toda carta o merçed e privilegio de rey o reyna o de otro señor o señora, ganados o por ganar, e a todas otras buenas razones y esebçiones e defençiones. que por mi ponga, diga e alegue, e principalmente renunçio la ley e regla de derecho que diz que general renunçiaçión non vala e por quanto todo así tendré e guardar e conplir e aver por firme segun dicho es, obligo a mí e a todos mis bienes muebles e rayses avidos y por aver, fecha la carta en la villa de San Cristóbal, que es en la yslla de Tenerife, a quinse días del mes de jullio del año de nasçimiento de nuestro salvador Jesucristo de mill e quinientos e dyes e nueve años. Testigos que fueron presentes a lo que dicho es Marcos Alonso e Diego Sánchez e Alonzo de Alcaraz e Luis Sánchez, vecinos e estantes en la dicha yslla, e lo firmo de su nombre.

17 de marzo de 1569. San Pedro de Daute.

Póliza de seguro marítimo para el transporte de mercancías del puerto de Santa Cruz de Tenerife al puerto de Garachico (AHPSTC. *Protocolos notariales*, leg. 2.059, fol. 39r-vto.).

Yo, Lorenzo Yanes, mercader, vezino de esta ysla de Tenerife en este lugar de Garachico, conozco por esta carta que aseguro de mar e corsarios a Juan Moreno, que está presente, cient doblas de las mercaderías que el dicho Juan Moreno trae en la barca de Bartolomé Gómez, mareante, vecino de este lugar, de que viene por arraes Alonso de la Vega, la cual barca a de partyr o partyó del puerto de Santa Cruz y a de venir a este puerto, por manera que corre este seguro sobre mi desde el día que la dicha barca partyere del dicho puerto o oviere partido hasta su llegada a este puerto de Garachico y estar en él veynte e cuatro oras, por rason de tres doblas que el dicho Juan Moreno me dio en presencia del escribano público y testigos de esta escritura, de que yo el escribano público doy fe, e si, lo que Dios no quysiera ni permita, la dicha barca o mercaderías della fuere tomada de corsarios e se perdiere por tiempo fortuyto, que en tal caso yo e de ser obligado e me obligo dentro de seys meses, que es el uso que se tyene en semejantes seguros, daré e pagaré al dicho Juan Moreno cient doblas que así corro del dicho ryesgo llanamente sin pleito alguno, para el cumplimiento de ello doy poder a las justicias de Su Majestad para que con todo rigor e vía executiva a esto más conplidero me costringan, compelen e apremien a que asi lo tenga e pague bien así cumplidamente como si todo lo que el dicho es fuese sentencia defenitiva de juez competente por mi consentida en juyzio e no apelada e pasada en cosa jugada, e renuncio a cualquier leyes, fueros e derechos que sean en mi favor, especialmente la ley e regla del derecho de general renunçiaçión de leyes fecha que non bala, que es fecha la carta en el lugar del señor San Pedro de Davte, que es en esta ysla de Tenerife, en dies e syete días del mes de março, año del señor de mill e quinientos sesenta e nueve años. Testigos que fueron presentes Baptista Péres e Manuel Antonio e Diego Manuel, vecinos de estas partes, e el dicho otorgante lo firmo ante mi de su nombre. Gaspar de Cejas, escribano público. Lorenzo Yánez.

BIBLIOGRAFÍA

- AZNAR VALLEJO, E. (1983). *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1520)*. La Laguna: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.
- AZNAR VALLEJO, E. (1982). «Las relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI», en *II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía: Sevilla, t. II, pp. 269-282.
- AZNAR VALLEJO, E. (1981). *Documentos canarios en el Registro del Sello (1476-1517)*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- AZNAR VALLEJO, E.; VIÑA BRITO, A.; PALENZUELA DOMÍNGUEZ, N.; y BELLO LEÓN, J. M. (1991). *Documentos canarios en el Registro General del Sello (1518-1525)*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- AZNAR VALLEJO, E. (1997). «Navegación oceánica y expansión comercial en La Península Ibérica en la era de los descubrimientos», en *Actas de las I Jornadas Hispano Portuguesas de Historia Medieval*, Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Sevilla, pp. 355-380.
- BASAS FERNÁNDEZ, M. (1963). *El seguro marítimo en Burgos en el siglo XVI*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- BERNAL, A. M. (1993). *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Madrid: Fundación el Monte.
- BERNAL, A. M. (1994). «Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias, siglo XVI», en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos: Diputación Provincial de Burgos, vol. I, pp. 501-527.
- BERNAL, A. M. (1998). «Los instrumentos del comercio en el sistema mercantil de las Islas Atlánticas y Caribeñas», en *IV Coloquio de Historia de las Islas del Atlántico*, Funchal: Região Autónoma da Madeira, vol. 1, pp. 50-53.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1948). «Seguros marítimos en la Carrera de Indias», *Anuario de Historia del Derecho Español*, XIX, pp. 57-102.
- DE RUYSSCHER, D. (2016). «Antwerp 1490-1590: Insurance and Especulation», en LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions*, London: Palgrave Macmillan, pp. 79-106.

- EVERAERT, J. (2002). «Les marches de sucre en Flandre. Bruges et Anvers, centres de distribution (1470-1570)», en VIERA, A. (ed.). *História do açúcar. Rotas e mercados*, Funchal: Região Autónoma da Madeira, pp. 193-202.
- FERNANDEZ-ARMESTO, F. (1982). *The Canary Islands after the Conquest. The Making of Colonial Society in the Early Sixteenth Century*, Oxford: Oxford University Press.
- GALVÁN ALONSO, D. (1990). *Protocolos de Bernardino Justiniano (1526-1527)*, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- GARCÍA Y SANZ, A. (1994). «El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI», en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos: Diputación Provincial de Burgos, vol. I, pp. 443-498.
- HERNÁNDEZ MARTÍN, L. A. (2000). *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1559-1567)*, Caja Insular de Ahorros: Santa Cruz de La Palma.
- HERNÁNDEZ MARTÍN, L. A. (2002). *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1559-1567)*, Caja Insular de Ahorros: Santa Cruz de La Palma.
- LEONARD, A. B. (ed. 2016). *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*, London: Palgrave Macmillan.
- LOBO CABRERA, M. (2006). «Pesas y medidas del azúcar en Canarias», en VIEIRA, A. (ed.), *História do Açúcar. Fiscalidade, Metrologia, Vidad material y Património*, Funchal: Região Autónoma da Madeira, pp. 33-44.
- LOBO CABRERA, M. (2008). «El comercio entre Canarias y Cádiz en la primera mitad del siglo XVI», en *Estudios de Historia Moderna en Homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban*, Valencia: Universidad de Valencia, 2008, vol. 2, pp. 683-696.
- LÓPEZ BELTRÁN, M. T. (1999). «Financiación de los viajes y cobertura de los riesgos en el tráfico marítimo malagueño en época de los Reyes Católicos. II: Seguros marítimos», *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, núm. 21, pp. 281-300.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2000). «Génesis de una economía de base monetaria: Canarias, 1300-1550», en BERNAL, A. M. (ed.). *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, Madrid: Marcial Pons-Historia, pp. 43-59.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2001). «La construcción de las sociedades insulares. El caso de las Islas Canarias», en *Portos, Escalas e Ilhéus no relacionamento entre Occidente e o Oriente*, Ponta Delgada: Universidad de las Azores, pp. 139-174.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2002). «Canarias, 1480-1550. Azúcares y crecimiento económico», en VIEIRA, A. (ed.). *História do açúcar*, Funchal: Região Autónoma da Madeira, pp. 157-191.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2010). «Una revisión necesaria. El diezmo de la primera agroindustria azucarera del Atlántico, 1483-1543», *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 56, pp. 245-288.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2016a). «Tecnología e industria azucarera. El molino de cilindros horizontales», *Revista de Historia Industrial*, en prensa.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2016b). *El préstamo marítimo en su fuente documental canaria (siglos XVI-XVIII). Documentos para su historia*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias,
- MADURELL MARIMÓN, J. M. (1959). «Los seguros marítimos y el comercio con las Islas de la Madeira y Canarias (1495-1506)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 5, pp. 485-567.
- MADURELL MARIMÓN, J. M. (1959). «El antiguo comercio con las Islas Canarias y las Indias de Nueva España o del Mar Océano (1498-1638)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 7, pp. 71-130.
- MARRERO RODRÍGUEZ, M. (1982). «Mercaderes flamencos en Tenerife durante la primera mitad del siglo XVI», en *Homenaje a Alfonso Trujillo*, Santa Cruz de Tenerife: Aula de Cultura del Cabildo de Tenerife, vol. 2, pp. 600-614.
- MARTÍNEZ GALINDO, P. (1998). *La vid y el vino en Tenerife en la primera mitad del siglo XVI*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.
- MORALES PADRÓN, F. (1955). *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- PADRÓN MESA, M. (1993). *Protocolos de Juan Márquez (1518-1521)*, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- PERAZA DE AYALA, J. (1975). *El régimen comercial de Canarias con las Indias (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- PERAZA DE AYALA, J. (1976). *Las ordenanzas de Tenerife y otros estudios para historia municipal*, Santa Cruz de Tenerife: Aula de Cultura del Cabildo de Tenerife.
- PÉREZ HERRERO, E. (1992). *Alonso Hernández, escribano público de Las Palmas (1557-1560)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- PICCINNO, L. (2016). «Genoa, 1340-1620: Early Development of Marine Insurance», en LEONARD, A. B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions*, London: Palgrave Macmillan, pp. 25-46.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1991). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, Madrid: Gobierno de Canarias.
- ROSA OLIVERA, L., y MARRERO RODRÍGUEZ, M. (1986). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife*, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- SERRA RÀFOLS, E., y ROSA OLIVERA, L. (1952). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife*, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- TENENTI, A. (1994). «El seguro marítimo en la Europa de los siglos XV y XVI», en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos: Diputación Provincial de Burgos, vol. I, pp. 423-442.
- VENTURA, J. (1992). «Equivalencia de las monedas castellanas en la Corona de Aragón en tiempos de Fernando el Católico», *Medievalia*, núm. 10, pp. 495-514.