

Seguros marítimos y comercio de esclavos en la época de Felipe II*

Maritime Insurance and Slave Trade in the Times of Philip II

Hilario Casado Alonso

Universidad de Valladolid, España/hilario@emp.uva.es

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-1420-6005>

El artículo estudia el comercio de esclavos en la segunda mitad del siglo XVI a partir de una fuente documental poco empleada: las pólizas de seguros marítimos. Se estudian, por una parte, las contratadas por el mayor asegurador de Amberes, Juan Henríquez, de los años 1562-1563 y, sobre todo, las 73 pólizas conservadas en el archivo del Consulado de Burgos de los años 1565-1573. A través de su análisis se demuestra la gran actividad que hubo en el comercio de esclavos procedentes de África con destino a la América española y portuguesa.

PALABRAS CLAVE: comercio de esclavos; seguros marítimos; Juan Henríquez; Consulado de Burgos; redes mercantiles; Amberes; siglo XVI.

The article studies the slave trade in the second half of the 16th century from a little-used documentary source: the maritime insurance policies. On the one hand, those contracted by the largest insurer in Antwerp, Juan Henríquez, in the years 1562-1563 and, above all, the 73 policies kept in the archives of the Consulate of Burgos in the years 1565-1573. This analysis demonstrates the great activity that took place in the slave trade from Africa to Spanish and Portuguese America is demonstrated.

KEYWORDS: Slave trade; Maritime insurance; Juan Henríquez; Consulate of Burgos; Commercial networks; Antwerp; 16th Century.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/CITATION: Casado Alonso, Hilario, «Seguros marítimos y comercio de esclavos en la época de Felipe II», *Anuario de Estudios Americanos*, 79, 2, Sevilla, 2022, 515-541. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2022.2.05>.

* Este trabajo se ha realizado dentro del Proyecto de Investigación «Crecimiento económico, consumo y desigualdad social al norte de la corona de Castilla en el largo siglo XVI (ca. 1450-ca. 1580)», del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (Ref. PGC2018-096095-B-I00).

Las investigaciones acerca del comercio de esclavos en España en el siglo XVI han avanzado mucho en los últimos años, una centuria sobre la cual tenemos menos documentación a diferencia de los siglos XVII, XVIII y XIX.¹ Las fuentes empleadas a tal efecto proceden de los registros fiscales de la Corona, ya que el «asiento de negros» era una prerrogativa real, que daba lugar a que la hacienda monárquica subastara los permisos de comercio.² Esta información ha sido completada con la aportada por los protocolos notariales. En este trabajo se presenta el análisis del tráfico esclavista desde otra documentación que apenas se ha utilizado para este propósito: los seguros marítimos. Esta nos puede aportar un conocimiento adicional que, contrastado con los anteriores, puede ayudar a comprender dicho comercio. Sin embargo, su virtud es limitada, ya que solo se ha conservado la información contenida en los escasos libros de contabilidad de algunos mercaderes, en nuestro caso en el del mayor corredor de seguros de Amberes, Juan Henríquez, y en los de los registros de pólizas preservados en el archivo del Consulado de Burgos. Sobre dichas dos fuentes documentales —una de tipo privado y otra pública— se basará mi análisis, pero al ser realizadas con finalidades y ópticas geográficas distintas requieren un tratamiento separado. Sin embargo, ambas son parcas en su información, aunque aportan algunos datos acerca del comercio de esclavos en el siglo XVI.³ El resto de la documentación consultada sobre seguros aporta únicamente datos sueltos sobre la trata negrera. De ahí que mi objetivo no es hacer un análisis en profundidad del comercio de esclavos en la época de Felipe II, propósito, por otra parte, imposible ante las carencias señaladas y que excede del espacio de este artículo. Indudablemente, estos datos deben de ser contrastados con los de otras investigaciones.⁴

1 Ver, a este respecto, los recientes libros que abordan el comercio esclavista del siglo XVI: Borucki, Eltis y Wheat, 2020; Fernández Chaves y Pérez García, 2021; García-Montón, 2021; Green, 2012; Martín Casares y García Barranco, 2010; Pérez García y Fernández Chaves, 2021; Pérez García, Fernández Chaves y Belmonte Postigo, 2019; Pérez García, Fernández Chaves y França Paiva, 2020; Soler Fiérez, 2021.

2 Pérez García y Fernández Chaves, 2009. Fernández Chaves y Pérez García, 2010. Ortiz Arza, 2019.

3 Casado Alonso, 2021, 35-44.

4 Pérez García, 2013. Sobre la totalidad del análisis del comercio y la navegación en los siglos XV y XVI, realizado a partir de las fuentes documentales de seguros marítimos, remito al lector a Casado Alonso, 2021.

El seguro marítimo en los siglos XV y XVI

El instrumento mercantil del seguro marítimo en el siglo XVI es muy semejante al actual. Un mercader, patrón o maestre fija una suma de dinero, el principal (total o parte del precio de la carga —en nuestro caso, esclavos— o del valor del barco), que será cobrada en caso de incidente o naufragio. A cambio paga la prima. Para tal operación se recurre a uno o varios mediadores de seguros que, actuando a título privado —en este momento no había compañías de seguros—, se encargan de buscar a los financieros-aseguradores que cubren el riesgo. Lo habitual es que el asegurado no suscriba un único contrato, sino que reparta el riesgo en varios documentos y con distintos aseguradores.

Esta herramienta nació en Italia, como otras tantas técnicas comerciales, llegando a España en el siglo XV por las costas mediterráneas. A partir de finales de dicha centuria estaba plenamente difundida entre las comunidades de mercaderes, siendo su uso una práctica habitual para aquellos que se dedicaban al comercio internacional de larga distancia. No ha de extrañarnos, pues, que, pocos años después del descubrimiento de América, tengamos noticias en 1507 y 1508 de dos cargamentos asegurados en Burgos desde Sevilla a Santo Domingo.⁵ En el caso español, a semejanza de otros reinos, la póliza era un documento de tipo privado, que no siempre se protocolizaba, aunque estuviera en caso de conflicto o siniestro sometida a la jurisdicción mercantil de los diversos consulados. Este hecho dificulta su investigación, pues muchas veces solo conocemos su existencia cuando se han conservado los registros mercantiles, cosa que no siempre ocurre en el caso castellano, o bien cuando las partes contratantes entran en un litigio jurídico ante un tribunal público. Datos que pueden ser completados por los aportados por algunos asientos contables de los escasos libros de contabilidad conservados de algunos hombres de negocios del siglo XVI, que fueron aseguradores o contrataron pólizas para cubrir los riesgos de sus cargamentos en sus viajes por mar. Este es el caso de Juan Henríquez, gran corredor de seguros de Amberes.

La situación cambia, al menos para el caso castellano, a partir de 1565, cuando el Consulado de Burgos implantó un impuesto sobre la contratación de seguros, *la avería de riesgos*, que obligaba a que todos los contratantes registraran las pólizas ante los escribanos de dicha

5 Casado Alonso, 2021, 100.

institución.⁶ Registros que se han conservado parcialmente, habiéndose preservado noticias de cerca de un tercio de los contratos firmados. A pesar de estas carencias, es una fuente riquísima en datos para estudiar el comercio y la navegación para la segunda mitad de dicha centuria. En dichos registros se anota una amplia información: nombre del corredor del seguro, fecha del contrato, contratante, su residencia, suma asegurada, nombre del barco, maestre y/o patrón, su domicilio, mercancía asegurada, premio, ruta, feria de pago, nombres de los aseguradores con las respectivas cantidades de dinero que cubrían y, ocasionalmente, algunas incidencias. Sin embargo, solo ocasionalmente se citan las cantidades de las mercancías aseguradas, lo que impide establecer desde los seguros marítimos una precisa cuantificación de los tráficos registrados.

Los seguros marítimos sobre cargamentos de esclavos vienen desde la Edad Media. Disponemos algunas noticias de pólizas de comercio de esclavos en el caso catalán, lo que indica la precocidad de su empleo. Así, José María Madurell Marimón constata que desde 1453 aparecen de manera habitual pólizas donde se asegura la vida de los esclavos transportados en barcos catalanes y comercializados por sus mercaderes a través del Mediterráneo.⁷ Jurídicamente, para el siglo XVI disponemos en el caso castellano de la legislación emanada de las ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538 y de 1572. Mientras que en el arancel de la primera fecha no se nombra, en la segunda se cita a los esclavos como una mercancía más: «De cada esclavo que se vendiere y comprare y navegare para todas partes, medio real». Cifra similar a la que se ha de pagar por un quintal de pimienta, un fardel de lienzos bocaranes o una caja de azúcar. Pero en ambas legislaciones, así como en las ordenanzas de la Nación de España en Brujas en materia de seguros de 1569, se considera a los esclavos como una mercancía más. Situación que encontramos en otras ordenanzas de seguros de los Consulados de Bilbao de 1520, 1531 y 1560, y de Sevilla de 1556.⁸

Sus pólizas eran iguales a las demás y los aseguradores corrían los mismos riesgos. Por su relativa especificidad dieron lugar a algunos problemas de interpretación. Así, en la cabecera de la póliza contratada el 26 de enero de 1566 por Rodrigo de Illescas, Benito Báez y Gaspar Jorge, residentes en Sevilla, por la cobertura de 10.000 ducados en la nao Santa Ana, que va

6 Casado Alonso, 2021, 137-328.

7 Madurell Marimón, 1955, 123-188.

8 Casado Alonso, 2021, 45-86.

de Cabo Verde a El Nombre de Dios con un cargamento de esclavos consignado por Manuel Diez Enrique, se dice que «declarando que qualquier alboroto o levantamiento que los dichos esclavos o qualquiera o parte dellos hagan, de manera que si por rason de tal alboroto abiere alguna muerte o daño, le pagaran los aseguradores como si fuese otro qualquiera cosa fortuito». Dada la peculiaridad de tal situación los corredores del seguro elevaron una pregunta sobre dicha cuestión al prior y cónsules, que les dijo que solo debían cubrir el riesgo en caso de que los negros se hiciesen dueños de la nao, sometiendo al maestre y a la tripulación.⁹ Esta problemática se reguló totalmente en las citadas ordenanzas de 1572 de Burgos, que establecieron que los aseguradores no estaban obligados a pagar los esclavos muertos de manera natural ni a contribuir en los costes de su salvamento, pero sí en los de comida y vestido, y en todas las demás cuestiones reglamentadas sobre los seguros de mercancías.

Las pólizas conservadas, que cubren los riesgos del comercio de esclavos, raramente indican el número de personas embarcadas. Teóricamente, al igual que el resto de los géneros que se embarcaban para las Indias, no se podían contratar seguros sobre dichos esclavos salvo las cargas estuvieran registrados por el rey. Obligación que se señala en las ordenanzas de Burgos de 1538, pero que parece dudoso que siempre se cumpliera. Así, tenemos bastantes pólizas donde tal hecho se hace constar e, incluso, en algunas se dice que lo hacen en Canarias. Pero en otras no hay tal mención. Quizás sea fruto de un olvido del secretario de la institución consular, pero también de la existencia de contrabando, especialmente si el barco parte directamente de África hacia América. Igualmente, a semejanza de lo que ocurre en todos los seguros de la época e, incluso, de la actualidad, los aseguradores burgaleses y antuerpienses no participaban en el negocio mercantil, en nuestro caso la trata negrera. Simplemente, cubrían los riesgos en caso de siniestro.

El comercio de esclavos asegurado por el gran corredor de Amberes Juan Henríquez (1562-1563)

Como se ha señalado en trabajos anteriores, uno de los mayores corredores de seguros de Amberes fue el converso Juan Henríquez.¹⁰ Asentado en

9 Póliza de Rodrigo de Illescas, Benito Báez y Gaspar Jorge, Burgos 26 de enero de 1566, Archivo Diputación Provincial de Burgos (ADPB), Consulado, lib. 95, ff. 252-253.

10 Casado Alonso, 2018. Casado Alonso, 2021, 123-136.

la ciudad brabanzona, la gran metrópoli económica y financiera de Europa en esos años, mantuvo una gran actividad de la que tenemos noticias a través de la conservación de dos gruesos libros de contabilidad suyos, escritos en español. Amén de sus otros negocios, anotó en sus libros de contabilidad asientos de 1.780 pólizas de seguros en los que intermedió durante los años 1562 y 1563.¹¹ Estos abarcan todas las rutas comerciales de entonces, desde el Báltico a la India, pasando por las costas europeas y algunos puertos de América. Pero uno de los ámbitos donde más se centró —quizás por su origen portugués— fue en las rutas que conectaban el eje Lisboa-Amberes con otros puntos. De ahí que podamos establecer que algunos de estos seguros marítimos se hicieron sobre cargamentos de esclavos, aunque las cuentas, salvo en un caso, nunca indican el tipo de mercancía asegurada.

Son más de 60 las pólizas las que cubren los riesgos desde la isla de Santo Tomé a Lisboa y Amberes, pero es muy posible que la mayor parte de ellas sean seguros sobre cargamentos de azúcar, lo mismo que las de la ruta desde Cabo de Aguer. Por el contrario, es muy posible que fueran sobre cargamentos de esclavos las pólizas de cargas que parten de las islas de Cabo Verde, pues aquí el tráfico azucarero era menor. Lo confirma un apunte contable que señala que Juan Henríquez debe de cobrar «del menor riesgo de Cavo Verde a Sevilla de los negros», pues el barco había cargado una menor cantidad.¹² En esta ruta los mayores asegurados fueron Jerónimo y Alonso Espinosa. Sabemos poco de estos personajes.¹³ El primero debió de residir en Sevilla y el segundo en Amberes. Aparecen el 11 de agosto de 1562 contratando al 7,25 % una póliza sobre un cargamento en dos naos desde dichas islas a Sevilla. Ocho días más tarde, lo que aseguran es otro envío desde el mismo origen a Nueva España en la nao de Diego Fernández al 6,25 % de premio. Ese mismo día contrataron otra carga hacia Sevilla al 7,25 % en la nao de Francisco Fernández. El 17 de diciembre fue en sentido contrario, ya que la póliza cubre la marcha de la nave de Benito Muir hacia Cabo Verde desde Sevilla. Viaje que se repite el 28 de abril del año siguiente en el mismo barco con un premio del 7,25 %.

11 Libros de Caja de Juan Henríquez, Amberes, 4 de agosto de 1562-24 de septiembre de 1563, Archivo Municipal/Felixarchief, Amberes (AMA), Insolvente Boedelskamer, 2314 (399 fols.) y 2315 (353 fols.) (Signaturas antiguas 1480 y 1481).

12 Libro de Caja de Juan Henríquez (1562), AMA, Insolvente Boedelskamer, 2315, f. 156.

13 Desconozco si estos estaban emparentados con Rodrigo de Espinosa, factor en las ferias de Castilla del mercader de Arnao del Plano (Brumont y Priotti, 2014). Tampoco en el libro de Lohman Villena (1968) se hace referencia a estos, aunque descendientes o parientes de estos Espinosa son los Espinosa sevillanos muy presentes en la Carrera de Indias (Lorenzo Sanz, 1979, 256-261).

Este vuelve en junio del mismo año hacia Sevilla, seguramente cargado de esclavos y, quizás, azúcar. De nuevo el 18 de agosto lo que aseguran es la carga de tres naos (San Antonio, La Concepción y Nuestra Señora de Nazaret) desde las islas africanas a Sevilla. Aunque, como he señalado, el 3 de septiembre les rebajan la prima al haber cargado menos esclavos. Estamos, pues, ante unos auténticos mercaderes de esclavos que explotan la ruta desde África a Andalucía, pero que, como vemos en otros asientos contables, se dedicaban también a diversos tráficós: la Carrera de Indias con varios envíos de mercancías desde Santo Domingo y Honduras a Castilla; desde Azores, Cabo de Aguer, Burdeos y Sevilla hacia Amberes; completados con algunas expediciones desde Laredo, Nantes, Mazarrón y Málaga al mencionado puerto brabantón.

Dicha situación no es peculiar, ya que la observamos también en otros prominentes personajes de la colonia castellana en Amberes. Es el caso de Alonso de La Palma, uno de los mayores contratantes de seguros con Juan Henríquez, que firmó una póliza en 1563 desde Cabo Verde a Sevilla. O Luis Pérez, que mandó un cargamento de esclavos a Nueva España en el barco comandado por Diego de Luna, o Luis Alonso de Vega, que reaseguró el cargamento que partía ese mismo año desde dichas islas a Sevilla en los barcos de Francisco Martín y Luis Martínez. Al igual que sucede con los Espinosa, el negocio del comercio de esclavos era una parte mínima de sus actividades económicas. Así, por ejemplo, Juan de La Palma, padre del citado Alonso, según las cuentas fiscales de los mayores importadores y exportadores de mercancías en los Países Bajos desde la península ibérica en 1552 y 1553, era el noveno mayor traficante, lo que nos habla de la importancia de la compañía La Palma.¹⁴

En suma, la contabilidad de Juan Henríquez, uno de los mayores corredores de seguros de Amberes en el momento de su mayor esplendor económico (1562 y 1563), nos muestra de manera clara que había un destacado comercio de esclavos. Este se concentraba en esos momentos en las islas de Cabo Verde con destino a América, pero, sobre todo, a Sevilla. Tal hecho confirmaría lo que han señalado otros autores, que han indicado que Cabo Verde era en esos años el principal centro exportador de dicha mercancía.¹⁵ Su destino fundamentalmente fue Sevilla pero también se empleaba la ruta directa hacia América. Sin embargo, los datos de estos seguros marítimos,

14 Bril, 1962. Fagel, 1996, 118-119.

15 Pérez García, y Fernández Chaves, 2009.

al igual que acontece con los datos del comercio peninsular con Flandes, nunca señalan que el destino de los barcos esclavistas fuera el puerto de Amberes. Sus rutas acababan en Lisboa y Sevilla, cosa que no acontecía con los barcos que comerciaban con el azúcar y las especias africanas. Creo que su objetivo era, pues, la reexportación hacia América, no los mercados domésticos europeos, aunque poseer un esclavo negro fuera un signo de distinción social.

El comercio de esclavos visto a través de los seguros marítimos de Burgos

Más numerosa es la información que nos aporta la documentación burgalesa. Como es conocido, Burgos fue durante el siglo XVI, bajo el amparo institucional de su Consulado, el principal centro de contratación de pólizas de seguros de España, Portugal y América, extendiendo, incluso, su ámbito de actuación a otros mares y rutas. Por ello dicha ciudad fue una de las mayores bolsas de seguros de toda Europa, a pesar de ser una ciudad alejada del mar.¹⁶ La explicación de tal hecho es múltiple, pero destacaré aquí cuatro razones. Desde mediados del siglo XV los comerciantes y financieros burgaleses habían adoptado muchas de las novedosas técnicas mercantiles italianas (las letras de cambio, la contabilidad por partida doble...) y, así mismo, se habían encargado de difundirlas, hecho que les permitió ventajas frente a sus competidores. En este caso, el empleo del seguro marítimo les permitía reducir las incertidumbres del comercio de la época. En segundo lugar, el crecimiento mercantil y financiero que la ciudad había experimentado en esos años propiciaba que hubiera en ella numerosos capitales dispuestos a cubrir los riesgos de los seguros, siendo pues la contratación de pólizas un negocio habitual. En tercer lugar, la creación de una extensa red mercantil castellana por toda Europa hacía que se localizaran agentes (mercaderes, factores, autoridades consulares, etc.) repartidos por todo el mundo, que informaban de la peligrosidad de las rutas, de las características de los barcos y de las cargas, del cumplimiento o fraude en las pólizas y, en caso de siniestro o piratería, cómo recuperar las mercancías afectadas y pagar a los asegurados. A ello se suma una extensa y avanzada legislación mercantil que daba garantías a los asegurados

16 Spufford, 2016.

y aseguradores.¹⁷ De ahí que a la ciudad burgalesa acudieran mercaderes y patronos de barcos de todas las partes y nacionalidades del mundo. Pero había otro hecho importante, Burgos, al ser el centro más importante de la red comercial castellana, era uno de los puntos de intercambio de información económica más importantes de España. Ello permitía que las autoridades consulares conocieran, bien y en poco tiempo, todas las incidencias que ocurrían en el comercio internacional del siglo XVI. Tales ventajas se mantuvieron hasta finales del siglo XVI, cuando se produjo la crisis del sistema de colonias y consulados. Pero hasta ese momento Burgos fue una de las principales lonjas de seguros de la Europa de los siglos XV y XVI, comparable a las de Amberes, Génova o Venecia e, incluso, superior a otras plazas germanas, francesas e inglesas.

Tal fue su actividad de contratación de pólizas y las sumas de dinero que manejaron, que el propio Consulado de Burgos, con el fin de aumentar sus ingresos, decidió implantar en 1565 un impuesto, la *avería de los riesgos*, sobre la contratación de los seguros, equivalente a 16 maravedís por cada 100 ducados de principal. Fruto de lo cual es la conservación de 11 gruesos libros de registro de pólizas en su archivo (5.274 folios), que transcriben las copias de 10.396 pólizas, inscritas entre los años 1565 y 1619, aunque su mayor parte abarcan de 1565 a 1586 y, especialmente los años 1565-1573 (Cuadro 1).¹⁸ Sin embargo, son una tercera parte de los que debieron de contratarse a lo largo de esos años. Desgraciadamente, la inexistencia de dicho impuesto impide conocer la actividad aseguradora en los años anteriores, la cual fue muy intensa a juzgar por lo que sabemos por otra documentación, especialmente la contabilidad conservada de algunas compañías mercantiles castellanas.¹⁹ Tal masa documental permite analizar con todo detalle las características del seguro marítimo, el comercio y la navegación en la segunda mitad del siglo XVI. Ámbitos que se nos presentan muy activos y prósperos, ya que mueven unas elevadas sumas de dinero, y cuyos agentes están presentes en todo el mundo, desde las costas del Báltico a las de América, África y Asia, pasando por todos los mares europeos.

17 Fruto de ello son la realización de un modelo de póliza en 1509, regulada y normativizada en 1514; las ordenanzas generales de 1538; la nueva fórmula de póliza de 1546; el código de seguros del Consulado de Castilla en Brujas de 1569; y las ordenanzas generales del Consulado de 1572.

18 Libros de Registros de Pólizas de Seguros, ADPB, Consulado, libs. 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 y 101.

19 Casado Alonso, 2021, 35-43.

CUADRO 1

SEGUROS CONSERVADOS EN BURGOS 1565-1619

	<i>Pólizas</i>	<i>Ducados</i>
Seguros marítimos	10.058	11.037.077
Seguros sobre el dinero dado al maestre	35	100.952
Reaseguros	130	82.851
Seguros de vida	173	131.688
Total	10.396	11.352.568

Fuente: ADPB, Consulado, libs. 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 y 101.

Entre todas las pólizas de seguros marítimos se han conservado 66 contratos donde las cargas señaladas eran esclavos (0,6 %), por un valor de 233.775 ducados (2,1 % del total). A ellas hay que añadir otras 5 pólizas, donde parcialmente aparecen esclavos junto a otras mercancías, más 2 reaseguros, lo que nos da un valor total de 269.975 ducados (Apéndice).

Las rutas que cubren estas pólizas aparecen reflejadas en el Cuadro 2. Estas cifras indican algunas de las características señaladas en los seguros de Juan Henríquez y en otras investigaciones: a mediados de siglo, el punto de salida del comercio de esclavos eran fundamentalmente las islas de Cabo Verde (53 pólizas y 181.975 ducados), seguido a gran distancia por las de Santo Tomé (9 pólizas y 43.200 ducados). Sitios menores fueron los Ríos de Guinea, así como las reexpediciones a América desde Lisboa y Sevilla. Su destino fue América: Cartagena, El Nombre de Dios, Veracruz y San Juan de Úlúa, Santo Domingo, Cuba y Honduras. A dichos puertos hay que sumar los de Brasil. Curioso es el caso del envío de esclavos desde el puerto de Orán, donde nos encontramos con dos pólizas seguidas contratadas en 1569 por Martín de Arriola para llevar desde Cádiz a la ida hierro y a la vuelta esclavos (hombres y mujeres) junto con alumbres en la nao San Miguel.²⁰ De la misma manera, es muy posible que algunas de las naves que regresaban de la India camino de Lisboa cargaran esclavos en su escala en Mozambique.²¹ Así, en el pleito que en 1555 se litigó en la Chancillería de Valladolid entre Diego Sánchez, mercader de Lisboa, contra varios vecinos

²⁰ Pólizas de Martín de Arriola, Burgos, 3 y 4 de enero de 1569, ADPB, Consulado, lib. 39, ff. 495v-496.

²¹ Casado Alonso, 2021, 242.

de Valladolid, aseguradores de la nao Santiago, cargada a la ida con paños y la vuelta con telas, anís, pedrería, ámbar y especias, se dice que a su paso por Mozambique compraron 23 esclavos.²² Pero ninguna póliza de este tipo ha aparecido en los registros burgaleses.

CUADRO 2

SEGUROS BURGALÉSES CON CARGAMENTOS DE ESCLAVOS

<i>Puerto de origen</i>	<i>Puertos de destino</i>		<i>Pólizas</i>	<i>Ducados</i>
Cabo Verde	Cartagena de Indias		6	13.600
Cabo Verde	Cartagena de Indias	Nombre de Dios	3	9.450
Cabo Verde	Nombre de Dios		16	61.850
Cabo Verde	La Habana		1	4.350
Cabo Verde	Los Ríos de Guinea	Nombre de Dios	1	10.100
Cabo Verde	Nueva España		15	55.625
Cabo Verde	Pernambuco		2	1.500
Cabo Verde	Lisboa		1	700
Cabo Verde	Sevilla		4	15.350
Cabo Verde	Santo Domingo		4	9.450
Los Ríos de Guinea	Cartagena de Indias		3	10.400
Los Ríos de Guinea	Lisboa		1	1.500
Nueva España	Sevilla		2	30.000
Orán	Cartagena	Cádiz	1	300
Santo Tomé	Islas Terceras	Sevilla	1	4.000
Santo Tomé	Jamaica	Honduras	1	12.000
Santo Tomé	Oporto		2	700
Santo Tomé	Oporto	Galicia	1	1.200
Santo Tomé	Santo Domingo		2	10.400
Santo Tomé	Santo Domingo	Cartagena de Indias	1	7.300
Santo Tomé	Santo Domingo	Nueva España	1	7.300
Sevilla	Nueva España		3	2.500
Viana do Castelo	Madeira, Santo Tomé	Pernambuco	1	400
			73	269.975

Fuente: ADPB, Consulado, libs. 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 y 101.

22 Pleito litigado por Diego Sánchez, mercader portugués, con Juan Fernández de Paredes, regidor de Valladolid, Galeote Centurión y Lorenzo Ordoñez, mercaderes, sobre el pago del seguro, Valladolid, 1555, Archivo Real Chancillería de Valladolid (ARCHV), Pleitos civiles, Fernando Alonso (F), Caja 530/1.

La forma de asegurar estos cargamentos humanos era idéntica a la del resto de las mercancías. Cuando se tenía constancia de un comercio negro-ro, los negociantes contrataban una o varias pólizas sobre dichos cargamentos con diferentes aseguradores con el fin de repartir las primas y, en definitiva, los riesgos. Para ello, contactaban con diversos agentes y mediadores de seguros, que se encargaban de todos los trámites y buscaban entre los capitalistas burgaleses quiénes querían cubrir el riesgo como aseguradores. Los principales mediadores fueron Juan López de Soto, Alonso de Castro, Cristóbal y Antonio de Ayala, Juan de Quintanadueñas, Juan Fernández de Castro y Francisco y Andrés de Maluenda. Personajes que se repiten en toda la multitud de pólizas conservadas en Burgos, lo que indica que nunca hubo una especialización en el negocio de cubrir los riesgos del comercio de esclavos.²³

Como señalé, en todos los contratos se indica el nombre del barco y de su maestro. Las pólizas burgalesas señalan 42 embarcaciones diferentes (Cuadro 3), las cuales son más numerosas que las que aparecen citadas en la conocida base internacional de datos del Tráfico Transatlántico de Esclavos.²⁴ Hecho que confirmaría que, según vayan avanzando las investigaciones, se pueda constatar que el tráfico fue más intenso que lo hasta ahora supuesto. Como se puede apreciar, en los casos que se indica son barcos grandes: galeones, naos y navíos. La flota pertenece a dos ámbitos geográficos: Portugal, especialmente los puertos de Oporto, Lagos, Matosinhos y Viana do Castelo, y Sevilla. En este último caso eso no significa que los barcos se hubieran construido en los astilleros andaluces, ya que muy probablemente fueran de origen vasco. Pero, por los nombres de sus maestros, incluidos los que no señalan su vecindad, me inclino a pensar que una gran parte de ellos fueron capitaneados por portugueses, buenos conocedores de la ruta. Ello confirmaría lo que sabemos acerca de la especialización practicada por dichos negociantes en la trata de esclavos.

23 Casado Alonso, 2021, 55-70.

24 <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

CUADRO 3

BARCOS CON CARGAMENTOS DE ESCLAVOS CITADOS EN LAS PÓLIZAS DE SEGUROS DE BURGOS

<i>Fecha</i>	<i>Barco</i>	<i>Lugar del barco</i>	<i>Maestre</i>	<i>Origen</i>	<i>Destino 1</i>	<i>Destino 2</i>	<i>Esclavos citados</i>
1565	La Concepción		Bartolomé de La Pria	Santiago de Cabo Verde	Santo Domingo		
1565	San Salvador (nao)		Bartolomé Miguel	Cabo Verde	Nueva España		
1565	Nuestra Señora de Ayuda (navío)		Blas Rodríguez	Cabo Verde	Ribera Grande de Santiago	Lisboa	
1565	San Nicolás (nao)	Sevilla	Hernán López	Cabo Verde	Ríos de Guinea	El Nombre de Dios	
1565	La Madalena (nao)	Bilbao	Juan de Larrea	Sevilla	Veracruz	San Juan de Ulúa	
1565	San Antonio (nao)	Lagos	Pedro Diez	Santo Tomé	Jamaica	Honduras	162
1566	Espíritu Santo	Lagos	Diego Díaz	Santo Tomé	Santo Domingo		
1566	Santa Ana (nao)		Diego Fernández	Cabo Verde	El Nombre de Dios		
1566	Santi Espíritu		Juan Márquez	Santo Tomé	Islas Terceras	Sevilla	
1566	La Gracia de Dios (nao)		Pedro de Morales	Cabo Verde	San Juan de Ulúa	Veracruz	
1566	San Roque		Sebastián de Flores	Cabo Verde	El Nombre de Dios		
1568	Jesús de La Madre de Dios (galeón)		Alexos Pérez	Santiago de Cabo Verde	Sevilla		
1569	La Concepción		Bartolomé de Rui Pérez	Cabo Verde	Nueva España		
1569	Santi Espíritu		Blasco Yáñez	Santo Tomé	Santo Domingo		
1569	Santa Catalina		Domingo Alonso	Cabo Verde	El Nombre de Dios		
1569	San Salvador		Juan Diez Bocino	Cabo Verde	Cartagena de Indias		
1569	San Juan		Pedro Bras	Santo Tomé	Santo Domingo		
1569	San Miguel		Ramos de Borda, capitán	Oran	Cartagena	Cádiz	
1569	San Mateo		Vicencio Centurion	Cabo Verde	El Nombre de Dios		150
1570	San Antonio (navío)	Miragaia	Bento Fernández	Santo Tomé	Oporto	Galicia	
1571	Espíritu Santo	Viana do Castelo	Belchior Méndez	Viana do Castelo	Madeira, Santo Tomé	Pernambuco	
1571	N. ^a Señora de La Consolación		Cristóbal García	Cabo Verde	El Nombre de Dios		100
1571	San Sebastián	Matosinhos	Francisco González Reimon	Santiago de Cabo Verde	Pernambuco		

CUADRO 3 (continuación)

<i>Fecha</i>	<i>Barco</i>	<i>Lugar del barco</i>	<i>Maestre</i>	<i>Origen</i>	<i>Destino 1</i>	<i>Destino 2</i>	<i>Esclavos citados</i>
1571	La Madalena		Juan Diez Matamoros	Sevilla	Veracruz		1
1571	El Espíritu Santo (navío)	Oporto	Mateus González	Cabo Verde	Pernambuco		
1571	Nuestra Señora de la Victoria (nao)	Sevilla	Rodrigo Madera y dueño	Cabo Verde	El Nombre de Dios		
1571	«lo dirá»			Santiago de Cabo Verde	Sevilla		
1572	El Crucifijo	Sevilla	Antonio Díaz de Calares	Cabo Verde	Nueva España		
1572	La Trinidad		Andrés Martínez	Santo Tomé	Santo Domingo	Cartagena de Indias	
1572	St.ª M.ª de Begoña	Sevilla	Antón Sánchez de Armas	Sevilla	Nueva España		
1572	La Concepción	Sevilla	Francisco de Rrebolo	Cabo Verde	Nueva España		41
1572	Nuestra Señora de La Candelaria		Francisco Fernández Moreno	Cabo Verde	Nueva España		
1572	San Juan		Francisco Garrote	Cabo Verde	Cartagena de Indias		
1572	San Pedro		Francisco Hernández	Cabo Verde	La Habana		
1572	Nuestra Señora de Guadalupe	Sevilla	Ortuño de Bilbao la Vieja	Sevilla	Nueva España		
1572	San Antonio		Pedro Rodríguez	Guinea	Lisboa		
1572	San Juan		Pedro Vélez	Santo Tomé	Santo Domingo	Nueva España	
1573	Nuestra Señora de La Candelaria		Antonio Rodríguez	Cabo Verde	El Nombre de Dios		
1573	San Mateo		Diego Felipe de Andino	Santiago de Cabo Verde	El Nombre de Dios		
1573	San Sebastián	Triana	Diego Rodríguez	Los ríos de Guinea	Cartagena de Indias		
1573	San Juan	Triana	Fernando Farfán	Santiago de Cabo Verde	Cartagena de Indias	El Nombre de Dios	
1591	El Espíritu Santo		Bartolomé Juan de Solórzano	Cabo Verde	El Nombre de Dios		

Fuente: ADPB, Consulado, libs. 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 y 101.

CUADRO 4

PERSONAS QUE ASEGURAN EN BURGOS CARGAMENTOS DE ESCLAVOS

<i>Asegurado</i>	<i>Residencia</i>	<i>Ducados</i>
Rodrigo de Brizuela	Sevilla	30.000
Melchor Pacheco	Lisboa Ciudad Rodrigo	24.700
Juan de Quintanadueñas, padre e hijo	Sevilla	22.800
Bento Baz	Sevilla	21.750
Jimeno de Bertendona	Sevilla	17.000
Manuel Caldera, tesorero de la princesa de Portugal	Lisboa	16.850
Juan de Morales	Sevilla	13.700
Duarte de Licón y Antonio González de Guzmán	Lisboa	12.150
Francisco Bernal, jurado	Sevilla	12.000
Francisco Ruiz Agua Nueva	Sevilla	10.100
Rodrigo de Illescas, Benito Baz, Gaspar Jorge	Sevilla	10.000
Gonzalo y Gaspar Jorge	Sevilla	9.475
Gregorio y herederos de Alonso y Pedro de Espinosa		9.450
Jimeno de Bertendona, Pedro de Morga, Juan de Arregui	Sevilla	7.650
Francisco Martínez de Baeza, cónsul	Sevilla	5.000
Luis Pinto y Gomez da Costa	Sevilla	5.000
Juan y Gregorio de Espinosa		6.550
Pedro Pardo y Gregorio de Villegas		4.000
Alonso de Salinas	Burgos	3.350
Luis Pérez de Cea	Sevilla	3.000
Pedro y Antonio de Varros, Francisco de Meneses, Alonso de Montalván	Sevilla	3.000
Bento Baz, Leonel Fernández	Sevilla	2.500
Baltasar Núñez	Sevilla	2.000
Lope Fernández	Sevilla	2.000
Juan de La Hoz	Sevilla	1.600
Duarte de Licon	Lisboa	1.500
Francisco del Río, Lesmes de Medina, Miguel Hernández	Sevilla	1.500
Jorge Baz y Bento Baz	Oporto/Sevilla	1.500
Jorge Baz	Oporto	1.400
Lorenzo Mendes	Lisboa	1.400
Vicencio Spínola, Bautista Lomelin	Sevilla	1.250

CUADRO 4 (*continuación*)

<i>Asegurado</i>	<i>Residencia</i>	<i>Ducados</i>
Francisco Núñez veinte y cuatro, Bernaldo de Andino jurado	Sevilla	1.100
Antonio Gómez de Acosta, capitán		900
Álvaro Méndez y Martin Álvarez	Sevilla	600
Francisco Bautista	Sevilla	600
Francisco Núñez	Sevilla	600
Antonio Rodríguez	Amberes	500
Esteban López, Bernardino Bazquez de Tapia, Pero Bazquez de Peralta	Sevilla	400
Francisco Perez de Caminha, Francisco Becerra, Baltasar Darrocha	Viana do Castelo	400
Juan de Agüero	Burgos	400
Martin de Arriola	Cádiz	300

Fuente: ADPB, Consulado, libros 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 y 101.

En el Cuadro 4 se muestran los contratantes de cargamentos de esclavos. Como podemos ver, la gran mayoría residían en Sevilla —independientemente de su origen—, salvo unos pocos en Lisboa y el norte de Portugal. El primero que aparece en la lista es Rodrigo de Brizuela, un intermediario sevillano de la compañía de Alonso de Barahona de México, que asegura por 30.000 ducados un cargamento de oro y plata que debe de recibir de Nueva España para comprar 250 esclavos, que, a su vez, le debía mandar a aquellas tierras. Pero este es un caso peculiar, ya que no sabemos si la suma de dinero responde al valor de los esclavos o había otras operaciones.²⁵ Más interesantes son otros personajes que aparecen en la lista: Juan de Quintanadueñas, padre e hijo, asentados a caballo entre Burgos y Sevilla, y pertenecientes a una larga dinastía mercantil burgalesa con presencia en Ruan y Amberes; el muy probable converso Miguel Pacheco, residente en Ciudad Rodrigo y Lisboa; los miembros de las compañías portuguesas de los Baz/Baez y los Jorge, muy activos en todo tipo de negocios sevillanos, entre los cuales estaba la trata negra;²⁶ el lisboeta Manuel Caldera, tesorero de la

25 Pólizas de Rodrigo de Brizuela, Burgos 2 de mayo de 1565, ADPB, Consulado, lib. 95, ff. 50-51. Rodrigo de Brizuela también hizo negocios con el Dr. Nicolás de Monardes.

26 Lorenzo Sanz, 1979, 289-307. Fernández Chaves y Pérez García, 2010.

princesa de Portugal; Jimeno de Bertendona, perteneciente a una saga de maestros de barcos y mercaderes de Bilbao desde mediados del siglo XV; etc. En suma, la presencia de la oligarquía de tratantes sevillanos, donde no faltan aquellos que ocupaban cargos en el concejo. El negocio esclavista era, pues, una actividad complementaria de otros tratos mercantiles.²⁷ A estos mismos personajes los vemos asegurando otros cargamentos en la Carrera de Indias o, en el caso de los portugueses, importando azúcar, algodón y otros productos desde Brasil.²⁸

De la misma manera, en algunas pólizas se indica quién cargó en el puerto de salida dichos esclavos y si estaban registrados y, en ocasiones, quiénes habían comprado las licencias de dicho comercio. Eso presupone la existencia de una perfecta organización que se completaba con el hecho de que para realizar dicha trata esclavista en muchas pólizas se indican los consignatarios y cargadores de los envíos de esclavos (véase Apéndice). Así, los Baz señalan que sus agentes eran Lionel Fernández, Manuel Diez Enríquez y Melchor de Morín; de Juan de los Quintanadueñas eran Francisco de Rozas, Blas de Herrera y Francisco de Paredes; de Manuel Caldera el citado Francisco Barahona, que también trabajaba para Rodrigo de Brizuela, Pero Marcos, Diego Núñez y Felipe Miranda; los Spínola y Lomellini con otros miembros de su compañía; etc. En suma, una red que iba desde el que compraba las licencias hasta el que fletaba el barco, lo cargaba y el que contactaba con un posible comprador en tierras americanas. A ellos se sumaba el que aseguraba el viaje y la carga. Los aseguradores, por el contrario, eran capitalistas burgaleses que estaban al margen del negocio. Pero el sistema, según he podido comprobar en otras rutas y tráfico, es idéntico a cómo funcionaba el resto del comercio internacional en los siglos XV y XVI.

En definitiva, al igual que ocurre con todo el comercio internacional, los cargamentos de esclavos se aseguraban, lo que nos permite disponer de una fuente de información, que ha sido muy poco utilizada. Sin embargo, por la parquedad de datos que dan las pólizas —especialmente el número de negros comercializados—, su información debe de ser completada con la que da otra documentación. Otro inconveniente es que únicamente se han

27 No he encontrado pólizas de seguros de esclavos contratadas por la poderosa colonia de mercaderes vascos traficante en esos años en Sevilla, como los casos de Andrés de Arrizabalaga o Martín López de Isasi, salvo de aquellos que ya estaban totalmente insertos en su sociedad, como Pedro de Morga y Juan de Arregui (Casado Alonso, 2021, 295). Ver, a este respecto, Ortiz Arza, 2015 y 2020.

28 Casado Alonso, 2021, 278-298.

conservado registros de pólizas de seguros para unos momentos puntuales del reinado de Felipe II. A pesar de estas limitaciones, tanto la contabilidad del asegurador antuerpiense, Juan Henríquez, como los contratos burgaleses, indican la existencia ya a mediados del siglo XVI de un destacado comercio esclavista. Muy posiblemente es la continuación de una trayectoria que hunde sus raíces a finales del siglo XV o que se desarrollará en los siglos XVI, XVIII y XIX.

Este aparece ya perfectamente consolidado, siendo su principal ruta la que partía del puerto de Santiago de Cabo Verde hacia Nueva España, Cartagena de Indias, Nombre de Dios y Pernambuco. Como punto subsidiario aparece Santo Tomé, aunque por las fechas de los seguros conservados no podemos saber las características de su desarrollo futuro. Junto a los destinos americanos estaban Lisboa y Sevilla, que eran mercados esclavistas de reexportación. De igual manera, las pólizas confirman que el comercio estaba controlado por un reducido grupo de comerciantes portugueses y castellanos, residentes en Sevilla, para cuya actividad habían montado sus redes con agentes y personas localizadas a ambos lados del Atlántico. Redes que se superponen a las que ellos mismos tenían para el intercambio de otras mercancías, ya que la trata negrera era un negocio más entre los que practicaban. Hecho comprobable si analizamos a estos mismos personajes en otras pólizas de seguros, donde comerciaban con tejidos, azúcar, especias y otros géneros en la Carrera de Indias, Brasil o en los puertos de la fachada atlántica europea. La no especialización en la trata negrera se repite en el caso de los aseguradores, ya que, para los capitalistas burgaleses o antuerpienses, que cubrían los riesgos en caso de siniestro, el comercio esclavista era un negocio más y nunca invertían directamente en él mas que como intermediarios financieros.²⁹

29 Otros negocios de estos personajes se pueden seguir en Casado Alonso, 2021, 278-312.

Apéndice

PÓLIZAS DE SEGUROS DE ESCLAVOS REGISTRADAS EN EL CONSULADO DE BURGOS

<i>Fecha</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Residencia</i>	<i>Ducados</i>	<i>Barco</i>	<i>Mercancía</i>	<i>Salida</i>	<i>Llegada</i>	<i>Llegada</i>
02/05/1565	Rodrigo de Brizuela	Sevilla	10.000	9 naos	oro y plata a cargo de los 350 esclavos de la Cía. de Alonso Barahona	Nueva España	Sevilla	
02/05/1565	Rodrigo de Brizuela	Sevilla	20.000	8 naos	oro y plata que manda Alonso Barahona a cambio de recibir 350 esclavos	Nueva España	Sevilla	
13/06/1565	Francisco del Rio Lesmes de Medina Miguel Hernández	Sevilla	1.500	La Madalena	mercadería y esclavos	Sevilla	Veracruz	San Juan de Lúa
13/07/1565	Gonzalo y Gaspar Jorge	Sevilla	9.475	San Salvador	esclavos cargados por Juan Rodríguez de Cabo Verde	Cabo Verde	Nueva España	
03/08/1565	Lorenzo Mendes	Lisboa	700	Nuestra Señora de Ayuda	esclavos machos y hembras	Cabo Verde	Ribera Grande de Santiago	Lisboa
06/09/1565	Manuel Caldera, tesorero de la princesa de Portugal	Lisboa	12.000	San Antonio	162 esclavos machos y hembras cargados por Pero Marcos, factor de los contadores	Santo Tome	Jamaica	Honduras
07/09/1565	Lorenzo Mendes	Lisboa	700	Nuestra Señora de Ayuda	esclavos machos y hembras	Cabo Verde	Ribera Grande de Santiago	Sevilla
10/09/1565	Gregorio y herederos de Alonso y Pedro de Espinosa		3.500	La Concepción	esclavos negros machos y hembras registrados por Pedro de Esplugas	Santiago de Cavo Verde	Santo Domingo	

<i>Fecha</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Residencia</i>	<i>Ducados</i>	<i>Barco</i>	<i>Mercancía</i>	<i>Salida</i>	<i>Llegada</i>	<i>Llegada</i>
12/09/1565	Gregorio y herederos de Alonso y Pedro de Espinosa		1.950	La Concepción	esclavos negros machos y hembras registrados por Ldo. Juan de Villoría	Santiago de Cabo Verde	Santo Domingo	
12/09/1565	Gregorio y herederos de Alonso y Pedro de Espinosa		2.000	La Concepción	esclavos negros machos y hembras registrados por Juan de Gudiel	Santiago de Cabo Verde	Santo Domingo	
12/09/1565	Gregorio y herederos de Alonso y Pedro de Espinosa		2.000	La Concepción	esclavos negros machos y hembras registrados por Hernando de Sepúlveda	Santiago de Cabo Verde	Santo Domingo	
01/10/1565	Francisco Bernal, jurado	Sevilla	12.000	San Salvador	esclavos negros machos y hembras	Cabo Verde	Nueva España	
12/11/1565	Francisco Ruiz Agua Nueva	Sevilla	10.100	San Nicolás	esclavos machos y hembras	Cabo Verde	Ríos de Guinea	El Nombre de Dios
24/01/1566	Pedro Pardo y Gregorio de Villegas		4.000	Santi Espíritu	esclavos machos y hembras, dientes de marfil, palo bermejo, azucars	Santo Tome	Islas Terceras	Sevilla
26/01/1566	Jimeno de Bertendona, Pedro de Morga, Juan de Arregui	Sevilla	6.000	La Gracia de Dios	esclavos	Cabo Verde	San Juan de Lúa	Veracruz
26/01/1566	Rodrigo de Illescas, Bento Baz, Gaspar Jorge	Sevilla	10.000	Santa Ana	esclavos cargados por Manuel Diez Enríquez	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
26/01/1566	Jimeno de Bertendona	Sevilla	11.850	San Roque	esclavos	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
26/01/1566	Lope Fernández	Sevilla	2.000	San Roque	esclavos	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
09/02/1566	Jimeno de Bertendona	Sevilla	5.150	San Roque	esclavos	Cabo Verde	El Nombre de Dios	

<i>Fecha</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Residencia</i>	<i>Ducados</i>	<i>Barco</i>	<i>Mercancía</i>	<i>Salida</i>	<i>Llegada</i>	<i>Llegada</i>
26/04/1566	Melchor Pacheco	Ciudad Rodrigo	7.100	Espíritu Santo	esclavos machos y hembras	Santo Tome	Santo Domingo	
18/05/1568	Duarte de Licon y Antonio González de Guzmán	Lisboa	4.400	Jesús de La Madre de Dios	esclavos	Santiago de Cabo Verde	Sevilla	
20/05/1568	Duarte de Licon y Antonio González de Guzmán	Lisboa	7.750	Jesús de La Madre de Dios	esclavos	Santiago de Cabo Verde	Sevilla	
04/01/1569	Martin de Arriola	Cádiz	300	San Miguel	esclavos, esclavas, alumbres	Oran	Cartagena	Cádiz
14/04/1569	Pedro de Morga, Juan de Arregui y Jimeno de Bertendona	Sevilla	1.650	Santa Catalina	esclavos	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
14/04/1569	Vicencio Spínola, Bautista Lomelin		1.250	La Concepción o N.ª S.ª La Concepción	esclavos machos y hembras, pertenecientes a Paolo de Espínola y Luis Justiman	Cabo Verde	Veracruz	
13/05/1569	Francisco Núñez	Sevilla	600	San Mateo	esclavos negros cargados por Diego Felipe de Arce	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
13/05/1569	Baltasar Núñez	Sevilla	1.200	San Mateo	150 esclavos (1/3 de la carga)	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
21/06/1569	Baltasar Núñez	Sevilla	800	San Mateo	esclavos	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
26/07/1569	Pedro y Antonio de Varros, Fco de Meneses, Alonso de Montalván	Sevilla	3.000	San Salvador	esclavos machos y hembras en el registro del rey	Cabo Verde	Cartagena de Indias	
26/07/1569	Manuel Caldera, tesorero de la princesa de Portugal	Lisboa	3.300	San Juan, Santi Spiritus	esclavos a cargo de Antonio Pimentel Álvaro Fernández, Juan Rodríguez para Fco Barahona	Santo Tome	Santo Domingo	

<i>Fecha</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Residencia</i>	<i>Ducados</i>	<i>Barco</i>	<i>Mercancía</i>	<i>Salida</i>	<i>Llegada</i>	<i>Llegada</i>
26/07/1569	Manuel Caldera, tesorero de la princesa de Portugal	Lisboa	1.550	La Concepción	esclavos cargados en Cabo Verde y mercaderías en Sevilla para Rodrigo Núñez y Felipe de Miranda	Cabo Verde	Nueva España	
28/07/1569	Antonio Gómez de Acosta, capitán		900	San Salvador	esclavos machos y hembras en el registro del rey	Cabo Verde	Cartagena de Indias	
13/07/1570	Jorge Baz	Oporto	1.200	San Antonio	azucars, esclavos	Santo Tome	Oporto	Galicia
13/07/1570	Antonio Rodrigues	Amberes	500	San Antonio	esclavos negros	Santo Tome	Oporto	
17/07/1570	Jorge Baz	Oporto	200	San Antonio	azucars, esclavos	Santo Tome	Oporto	
12/12/1570	Bento Baz	Sevilla	6.000	N. ^a Señora de La Consolación	esclavos machos y hembras cargados en Santiago	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
30/12/1570	Bento Baz	Sevilla	4.150	N. ^a Señora de La Consolación	esclavos cargados por León Fernández o Lope Rs Bala o Fernán Mtez	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
05/02/1571	Bento Baz	Sevilla	2.600	N. ^a Señora de La Consolación	esclavos cargados por Lionel Fdez o Lope Rodrigues Bala	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
12/02/1571	Juan y Gregorio de Espinosa		4.150	N. ^a S. ^a de la Victoria	esclavos negros machos y hembras cargados en Cabo Verde y registrados en Sevilla por A. Palacios	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
20/02/1571	Juan y Gregorio de Espinosa		2.400	N. ^a S. ^a de La Victoria	esclavos negros machos y hembras registrados en La Casa de La Contratación	Cabo Verde	Cartagena de Indias	El Nombre de Dios
28/03/1571	Jorge Baz, Bento Baz	Oporto Sevilla	800	El Espíritu Santo	esclavos	Cabo Verde	Pernambuco	

<i>Fecha</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Residencia</i>	<i>Ducados</i>	<i>Barco</i>	<i>Mercancía</i>	<i>Salida</i>	<i>Llegada</i>	<i>Llegada</i>
28/03/1571	Jorge Baz, Bento Baz	Oporto Sevilla	700	San Sebastián	esclavos	Santiago de Cabo Verde	Pernambuco	
09/04/1571	Francisco Pérez de Caminha, Fco Becerra, Baltasar Darrocha	Viana do Castelo	400	Espíritu Santo	mercaderías y vinos de Madeira, esclavos de St.º Tome	Viana do Castelo	Madeira Santo Tome	Pernambuco
28/05/1571	Bento Baz, Leonel Fernández	Sevilla	2.500	lo dirá	esclavos	Santiago de Cabo Verde	Sevilla	
01/08/1571	Álvaro Méndez y Martín Álvarez	Sevilla	600	La Madalena	vinos y un esclavo	Sevilla	Veracruz	
12/11/1571	Juan de Morales	Sevilla	5.000	N.ª Señora de La Candelaria	esclavos machos y hembras registrados en Sevilla	Cabo Verde	Veracruz	
17/11/1571	Alonso de Salinas	Burgos	3.350	N.ª S.ª de La Candelaria	reaseguro de riesgo de Juan de Barrera vecino de Sevilla sobre esclavos negros y negras en el registro	Santiago de Cabo Verde	Nueva España	
12/12/1571	Bento Baz	Sevilla	3.000	N.ª Señora de La Candelaria	1/3 de 100 esclavos a nombre de Juan Bautista Pinelo y Agustín Spínola	Santiago de Cabo Verde	San Juan de Lúa	
09/01/1572	Juan de Agüero	Burgos	400	N.ª S.ª de La Candelaria	reaseguro de Juan López de Soto sobre Benito Diez sobre esclavos	Cabo Verde	Nueva España	
08/02/1572	Melchor Pacheco		7.300	La Trinidad	esclavos en el registro de Álvaro Hurtado	Santo Tome	Santo Domingo	Cartagena de Indias
08/02/1572	Melchor Pacheco		7.300	San Juan	esclavos registrados en la Casa de Contratación por Álvaro Hurtado	Santo Tome	Santo Domingo	Nueva España
31/03/1572	Duarte de Licon	Lisboa	1.500	San Antonio	esclavos y mercaderías	Guinea	Lisboa	

<i>Fecha</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Residencia</i>	<i>Ducados</i>	<i>Barco</i>	<i>Mercancía</i>	<i>Salida</i>	<i>Llegada</i>	<i>Llegada</i>
12/06/1572	Esteban López, Bernardino Bazquez de Tapia, Pero Bazquez de Peralta	Sevilla	400	St. ^a M. ^a de Begoña, N. ^a S. ^a de Guadalupe	esclavos negros consignados a Bernardino Albornoz su tutor, estante en México	Sevilla	Nueva España	
26/06/1572	Luis Pérez de Cea	Sevilla	3.000	La Concepción	41 piezas de esclavos machos y hembras	Cabo Verde	Nueva España	
12/07/1572	Luis Pinto y Gómez da Costa	Sevilla	1.750	La Concepción o la Ascensión	esclavos	Cabo Verde	Nueva España	
16/07/1572	Luis Pinto y Gómez da Costa	Sevilla	3.250	La Concepción o Ascensión	esclavos machos y hembras	Cabo Verde	Nueva España	
11/08/1572	Juan de Morales	Sevilla	4.350	San Pedro	esclavos machos y hembras registrados en Canarias	Cabo Verde	La Habana	
12/08/1572	Juan de Morales	Sevilla	4.350	San Juan	esclavos registrados en Canarias	Cabo Verde	Cartagena de Indias	
12/09/1572	Bento Baz	Sevilla	6.000	San Martín	esclavos cargados por Manuel Díaz Enríquez o Leonel Fernández, Melchor de Morín	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
12/10/1572	Juan de Quintanaduñas	Sevilla	2.000	S Juan	esclavos cargados por Francisco de Rroças	Cabo Verde	Cartagena de Indias	
27/10/1572	Francisco Bautista	Sevilla	600	La Concepción o la Ascensión, El Crucifijo	esclavos	Cabo Verde	Nueva España	
27/10/1572	Francisco Martínez de Baeza, cónsul	Sevilla	3.000	La Concepción o la Ascensión	esclavos	Cabo Verde	Nueva España	
06/11/1572	Francisco Martínez de Baeza cónsul	Sevilla	2.000	La Concepción o la Ascensión	esclavos	Cabo Verde	Nueva España	
15/11/1572	Juan de Quintanaduñas	Sevilla	4.000	San Sebastián	esclavos machos y hembras cargados por Blas de Herrera o Ambrosio de Unda	Ríos de Guinea	Cartagena de Indias	

<i>Fecha</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Residencia</i>	<i>Ducados</i>	<i>Barco</i>	<i>Mercancía</i>	<i>Salida</i>	<i>Llegada</i>	<i>Llegada</i>
15/11/1572	Juan de Quintanadueñas	Sevilla	3.000	San Juan	esclavos machos y hembras cargados por Francisco de Rozas o Francisco Paredes	Santiago de Cabo Verde	Cartagena de Indias	El Nombre de Dios
19/01/1573	Juan de Quintanadueñas	Sevilla	2.350	San Sebastián	esclavos machos y hembras	Guinea	Cartagena de Indias	
19/01/1573	Juan de Quintanadueñas	Sevilla	2.350	S Juan	esclavos machos y hembras	Cabo Verde	Cartagena de Indias	
06/02/1573	Juan de Quintanadueñas, su hijo	Sevilla	4.050	S Juan	esclavos cargados por Francisco de Rozas o Francisco de Paredes	Santiago de Cabo Verde	Cartagena de Indias	El Nombre de Dios
06/02/1573	Juan de Quintanadueñas, su hijo	Sevilla	4.050	San Sebastián	esclavos cargados por Blas de Herrera o Ambrosio de Unda	Los ríos de Guinea	Cartagena de Indias	
06/04/1573	Francisco Núñez veinte y cuatro, Bernardo de Andino, jurado	Sevilla	1.100	San Mateo	esclavos cargados por Diego Felipe de Andino	Santiago de Cabo Verde	El Nombre de Dios	
12/06/1573	Juan de Quintanadueñas, su hijo	Sevilla	1.000	San Sebastián	esclavos cargados por Blas de Herrera o Ambrosio de Unda	Santiago de Cabo Verde	Cartagena de Indias	
20/07/1573	Melchor Pacheco	Lisboa	3.000	N.ª S.ª de la Consolación	esclavos	Cabo Verde	El Nombre de Dios	
04/10/1591	Juan de La Hoz	Sevilla	1.600	El Espíritu Santo	esclavos machos y hembras de el y de Luis de Quesada	Cabo Verde	El Nombre de Dios	

Fuente: ADPB, Consulado, libs. 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 y 101.

Referencias bibliográficas

- Borucki, Alex, Eltis, David y Wheat, David (eds.), *From the Galleons to the Highlands: Slave Trade Routes in the Spanish Americas*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 2020.
- Bril, Louis, *De handel tussen de Nederlanden en het iberisch schiereiland (midden XVIe eeuw)*, Tesis de licenciatura inédita, Gante, Universidad de Gante, 1962.
- Brumont, Francis y Priotti, Jean Philippe, «Identités marchandes. Merciers et hommes d'affaires dans le commerce entre les Pays-Bas et l'Espagne (1533-1536)», *Bulletin de la Commission royale d'histoire/Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis*, 180, Bruselas, 2014, 139-360. <https://doi.org/10.3406/bcrh.2014.4107>
- Casado Alonso, Hilario, «Juan Henríquez, un corredor de seguros de Amberes a mediados del siglo XVI», en González de Santiago, Ignacio y Pérez Manrique, Juan Carlos (eds.), *Palabras de Archivo*, Burgos, Ayuntamiento de Burgos, 2018, 49-68.
- Casado Alonso, Hilario, *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2021.
- Fagel, Raymond, *De Hispano-Vlaamse Wereld. De contacten tussen Spanjaarden en Nederlanders, 1496-1555*, Bruselas, Archief en Bibliotheekweezen in België, 1996.
- Fernández Chaves, Manuel F. y Pérez García, Rafael M., «Las redes de la trata negrera: mercaderes portugueses y tráfico de esclavos en Sevilla (c. 1560-1580)», en Martín Casares, Aurelia y García Barranco, Margarita (eds.), *La esclavitud negroafricana en la historia de España siglos XVI y XVII*, Granada, Editorial Comares, 2010, 5-34.
- Fernández Chaves, Manuel F. y Pérez García, Rafael M. (coords.), *Tratas atlánticas y esclavitudes en América, siglos XVI-XIX*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2021.
- García-Montón, Alejandro, «Trans-Imperial, Transnational and Decentralized. The Traffic of African Slaves to Spanish America and Across the Isthmus of Panama, 1508-1651», en Yun-Casalilla, Bartolome, Berti, Illaria y Svriz-Wucherer, Omar (eds.), *American Globalization, 1492-1850. Trans-Cultural Consumption in Spanish Latin America*, Nueva York, Routledge, 2021, 13-31.
- Green, Toby, *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa, 1300-1589*, Nueva York, New Publisher, 2012.
- Lohman Villena, Guillermo, *Les Espinosa. Une famille d'hommes d'affaires en Espagne et aux Indes à l'époque de la colonisation*, París, SEVPEN, 1968.
- Lorenzo Sanz, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II. I, Los mercaderes y el tráfico indiano*, Valladolid, Diputación Provincial, 1979.
- Madurell Marimón, Josep María, «Los Seguros de vida de esclavos en Barcelona (1453-1523): documentos para su estudio», *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXV:78, Madrid, 1955, 123-188.

- Martín Casares, Aurelia y García Barranco, Margarita (eds.), *La esclavitud negro-africana en la historia de España siglos XVI y XVII*, Granada, Universidad de Granada, 2010.
- Ortiz Arza, Javier, «Negreros vascos al servicio de la Inquisición en la Sevilla del siglo XVI: la compañía del vizcaíno Pedro de Morga», en Porres Marijuán, Rosario (ed.), *Entre el fervor y la violencia. Estudios sobre los vascos y la Iglesia (siglos XVI-XVIII)*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2015, 299-337.
- Ortiz Arza, Javier, «Introducción al estudio de los navegantes vascos de la Carrera de Indias y su participación en la trata atlántica de esclavos del siglo XVI», *Brocar*, 43, Logroño, 2019, 41-72. <https://doi.org/10.18172/brocar.4341>
- Ortiz Arza, Javier, «Los libros-registro de esclavos, el sistema de licencias y la trata con Hispanoamérica en el siglo XVI: análisis y aspectos metodológicos a través del caso vasco», *Anuario de Estudios Americanos*, 77:2, Sevilla, 2020, 579-611. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2020.2.07>
- Pérez García, Rafael, «Metodología para el análisis y cuantificación de la ruta de esclavos hacia la América española en el siglo XVI», en Rey Castelao, Ofelia y Suárez Galán, Fernando (eds.), *Los vestidos de Clío: métodos y tendencias recientes de la historiografía modernista española (1973-2013)*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2013, 823-840.
- Pérez García, Rafael M. y Fernández Chaves, Manuel F., «Sevilla y la trata negrera atlántica: envíos de esclavos desde Cabo Verde a la América española, 1569-1579», en Álvarez Santaló, León Carlos (coord.), *Estudios de historia moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2009, 597-622.
- Pérez García, Rafael M.; Fernández Chaves, Manuel F. y Belmonte Postigo, José Luis (coords.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2019.
- Pérez García, Rafael M.; Fernández Chaves, Manuel F. y França Paiva, Eduardo (coords.), *Tratas, esclavitudes y mestizajes: una historia conectada. Siglos XV-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2020.
- Pérez García, Rafael M. y Fernández Chaves, Manuel F. (coords.), *La esclavitud en el sur de la Península Ibérica. Siglos XV al XVII. Demografía e historia social*, Madrid, Catarata, 2021.
- Soler Fiérez, Eduardo, *Diccionario enciclopédico de la esclavitud*, Madrid, Marcial Pons, 2021.
- Spufford, Peter, «From Genoa to London: The Places of Insurance in Europe», en Leonard, Adrian B. (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*, Nueva York, Palgrave, 2016, 271-297.

Recibido, 2 de diciembre de 2021
 Segunda versión, 4 de junio de 2022
 Aceptado, 27 de junio de 2022