

**EL PRESTAMO A RIESGO EN EL COMERCIO  
CANARIO-ANDALUZ A FINALES DEL SIGLO XV**

**JUAN MANUEL BELLO LEÓN**

## I

Se ha insistido mucho entre los investigadores, por lo que ya resulta una idea muy difundida, que los marinos y mercaderes andaluces debido a su permanente contacto con las prácticas mercantiles que se usaban en los centros comerciales más dinámicos del Occidente europeo asimilaron muy pronto el empleo de las mismas. Y es que el mercader andaluz, aún en aquellos casos en los que se movía en un marco de operaciones muy restringido, emplea una serie de instrumentos (apoyados por un bagaje legal que obtenían de su continua presencia en las notarías de sus respectivas ciudades) con la misma frecuencia que lo hacían otros colegas suyos del norte peninsular. Dentro de este conjunto de innovaciones técnicas que comenzaron a desarrollarse en los siglos finales de la Edad Media voy a detenerme brevemente en una que se generalizó de tal modo que implicó en la misma a pequeños y grandes mercaderes; me refiero al problema del crédito, que tuvo en el préstamo a riesgo su más singular manifestación.

La actuación del mercader andaluz en el comercio exterior se vio favorecida por una de las posibilidades que le ayudaban a impulsar y financiar sus empresas; es la obtención de crédito bajo la fórmula de préstamo a la gruesa (riesgo o cambio marítimo). El préstamo a riesgo tenía una larga tradición en el comercio exterior andaluz, no en vano era un instrumento de crédito utilizado frecuentemente en todas las plazas mercantiles del momento. Sin embargo existen serias dificultades para medir el crédito que brindaban al mercader tanto el capital de los extranjeros afincados en la región como el procedente de artesanos, labradores y oligarquía local<sup>1</sup>. Por nuestra parte contamos con un

muestreo al que consideramos como significativo de lo que pudo ser la realidad del préstamo a riesgo. Se trata de más de 50 escrituras notariales (para los años comprendidos entre [1472 y 1509]) en las que se registran los préstamos que se obtuvieron para financiar viajes con destino al archipiélago canario (véase cuadro)<sup>2</sup>. La elección se justifica por varios motivos; las distancias tan grandes a recorrer obligaron a los mercaderes a buscar el crédito como medio de financiar el apresto de sus naves. La propia lejanía de las islas y la piratería aumentan los riesgos de la travesía; y por último las mayores relaciones familiares y comerciales de ambas regiones permiten hacer un seguimiento de los acuerdos y garantizar el cobro de la deuda. Por lo demás, a través de estas escrituras es posible conocer algunos elementos del crédito; la estructura formal de los préstamos a riesgo, los medios de pago y una breve aproximación al conocimiento de los prestamistas y los prestatarios.

## II

Se ha insistido mucho sobre el carácter de un instrumento crediticio que comportaba altos riesgos puesto que su reembolso dependía de la llegada del navío y su carga en buen estado al puerto de destino. En efecto, si el propietario de un navío o un mercader solicitaba un préstamo a riesgo y el barco naufragaba no estaba obligado a devolverlo. Por ello también se ha insistido en el hecho de que el préstamo a riesgo funcionara como un auténtico seguro marítimo, con la diferencia de cobrarlo por adelantado. ¿Quiénes son los que contratan y por qué interesan tanto este tipo de operaciones en el ámbito mercantil andaluz? La explicación obedece sin duda a múltiples causas.

Veamos en primer lugar quiénes solicitan el préstamo. De los 59 casos analizados en los préstamos para las Islas, en 34 ocasiones fueron solicitados por los propios maestros de los navíos<sup>3</sup>, mientras que sólo en 7 figura un mercader (alguno de ellos de forma conjunta con el maestro). También fue requerido por marineros<sup>4</sup> (en dos ocasiones) y por pequeños artesanos (tres ejemplos) para sus propias necesidades o simplemente para el pago y envío de mercancías. El interés del tomador por esta forma de crédito era evidente considerando lo dicho, pero es que además hay que tener en cuenta que podrá beneficiarse del dinero que ha recibido a poco que tenga la suficiente habilidad como para negociar con él. Y es que a diferencia del dinero que se negocia en una compañía, el éxito de rentabilidad que obtuviere el tomador del préstamo no tiene que compartirlo con ningún socio, estando únicamente

*Prestamos a riesgo concertados en Sevilla con destino a Canarias (1472-1509)*

Fecha	Deudor	Ocupación	Acreedor	Ocupación	Mrs.	Tipo de navío	Plazo
6-II-1472	Antón Muñoz	maestre	Polo Spínola	mercader	4.900	nao	—
21-II-1472	Antón Benítez	mercader	Andrés Sánchez	cambiador	2.800	navío	8 días
17-IX-1479	Francisco Caldera	—	Juan Pérez	mercader	6.000	carabela	—
18-III-1472	Antón Benítez	mercader	Andrés Sánchez	cambiador	2.800	barco	8 días
7-IV-1489	Juan F. Alzoba	maestre	Alfonso Martínez	agujetero	3.000	nao	—
10-II-1489	Pedro García	marinero	Alfonso Martínez	agujetero	5.500	nao	8 días
27-VIII-1492	Bartolomé Díaz	—	Pedro Bernal	—	12.000	navío	—
12-IX-1495	Cristóbal Gutiérrez	maestre	Alonso Díaz	escribano	6.000	navío	1 día
27-V-1497	Gonzalo de Ocaña	—	Ruy García	mercader	2.620	navío	8 días
4-II-1497	Alfonso García	—	—	—	—	navío	—
18-?-1497	Martín Gorda	—	—	—	—	carabela	—
4-II-1497	Gonzalo de Segura	zapatero	Martín Alimán	trapero	3.620	navío	20 días
14-III-1500	Pedro Sánchez	maestre	Marcos Castellón	—	12.500	nao	6 días
16-III-1501	Pedro Fernández	maestre	Pedro de Alcántara	mercader	13.000	nao	1 día
	Juan Fernández	comitre	Fernando de Lugo	mercader			
16-II-1502	Juan de Sevilla	maestre	González de la Sal	—	5.200	barco	—
16-II-1502	Juan de Sevilla	maestre	Pedro de Alcántara	mercader	1.500	nao	—
			Fernando de Lugo	mercader			

*Préstamos a riesgo concertados en Sevilla con destino a Canarias (1472-1509) (Cont.)*

Fecha	Deudor	Ocupación	Acreedor	Ocupación	Mrs.	Tipo de navío	Plazo
4-III-1502	Alfonso de la Peña	maestre	Fernando de Lugo	mercader	3.800	carabela	—
18-III-1502	Juan de Sevilla	maestre	Pedro de Alcántara	mercader	390	barco	—
10-VI-1503	Bartolomé Rodríguez	maestre	Antonio Enríquez	—	5.750	carabela	—
19-X-1503	Sebastián Lucero	maestre	Martín de Torres	barbero			
22-IX-1503	Juan del Huerto	—	Pedro Jeez	cambiador	5.200	navío	8 días
	Francisco del Huerto		Pedro Jerez	cambiador	7.800	barco	8 días
	Juan Donato	maestre					
3-XI-1504	Sebastián Rosero	maestre	Gonzalo Fernández	mercader	10.000	navío	10 días
4-IX-1504	Bartolomé Rodríguez	maestre	Rodrigo de Sevilla	mercader	3.350	carabela	15 días
18-IX-1504	Bartolomé Rodríguez	maestre	Gonzalo Fernández	mercader	5.000	nao	10 días
18-IX-1504	Bartolomé Rodríguez	maestre	Fernando de Lugo	mercader	8.750	nao	10 días
21-II-1504	Juan de Sevilla	comitre	Cristóbal Salvago	mercader	3.900	navío	—
4-VIII-1505	Juan Siverio	labrador	Pedro de Puebla	maestre	10.000	navío	10 días
29-XII-1505	Diego Martínez	maestre	Fernando de Jerez	mercader	5.220	nao	—
26-V-1506	Juan de Agurto	maestre	Gonzalo Fernández	mercader	12.500	navío	—

*Préstamos a riesgo concertados en Sevilla con destino a Canarias (1472-1509) (Cont.)*

Fecha	Deudor	Ocupación	Acreedor	Ocupación	Mrs.	Tipo de navío	Plazo
18-V-1506	Cristóbal de Marina	comitre	Gonzalo Fernández	mercader	2.500	navío	—
9-II-1506	Juan de Aguilar	maestre	Gonzalo Fernández	mercader	5.000	nao	8 días
31-I-1506	Alfón Martín	maestre	Gonzalo Fernández	mercader	9.375	nao	—
8-I-1506	Diego Caravella	maestre	Fernando Pérez	mercader	7.800	nao	3 días
15-I-1506	Juan de Salamanca	maestre	Luis Pérez	mercader	7.500	nao	8 días
20-II-1506	Antón Martínez	maestre	Fernando Pérez	mercader	9.600	nao	8 días
11-XI-1506	Antón Martínez	maestre	Gonzalo Fernández	mercader	13.500	nao	8 días
31-X-1506	Antón Martínez	maestre	Fernando de Lugo	mercader	6.000	nao	—
15-X-1506	Fco. Rodríguez Zarco	maestre	Fernando de Lugo	mercader	7.200	nao	—
26-IX-1506	Sebastián Rosero	maestre	Gonzalo Fernández	mercader	18.000	nao	—
17-X-1506	Rodríguez Negrete	maestre	Fernando de Lugo	mercader	6.000	nao	—
2-I-1507	Alvaro de Sevilla	—	Juan Sánchez	mercader	8.750	nao	1 mes
12-I-1507	Antón López	marinero	Fernando Pérez	mercader	7.300	barco	8 días
30-VIII-1507	Diego Sánchez	maestre	Fernando de Sevilla	mercader	25 dc.	navío	8 días
30-VIII-1507	Fancisco Páez	mercader	Diego Sánchez	maestre	25 dc.	nao	10 días
24-II-1507	Rodríguez Zarco	maestre	Fernando de Lugo	mercader	6.000	carabela	8 días
2-I-1507	—	—	—	—	—	nao	—

*Préstamos a riesgo concertados en Sevilla con destino a Canarias (1472-1509) (Cont.)*

Fecha	Deudor	Ocupación	Acreedor	Ocupación	Mrs.	Tipo de navío	Plazo
16-III-1508	Alvaro de Molina	cerrajero	Antón Pérez	mercader	7.500	navío	4 meses
7-VI-1508	Juan de Jerez	mercader	Francisco Ferrera	mercader	4.920	nao	3 días
9-III-1508	Fernán González	maestre	Fernando de Lugo	mercader	8.600	nao	8 días
17-VII-1508	Fernán González	maestre	Antón de Soria	mercader	17.040	nao	—
10-VII-1508	Bernardo González	maestre	Fernando de Lugo	mercader	12.000	navío	8 días
5-VII-1508	Rodríguez Zarco	maestre	Fernando de Lugo	mercader	6.000	navío	8 días
29-II-1508	Diego Pano	maestre	Fernando de Lugo	mercader	7.500	navío	5 días
3-III-1508	González Alejo	maestre	Fernando de Lugo	mercader	8.600	nao	8 días
24-I-1508	—	—	—	—	—	carabela	—
9-V-1508	—	—	—	—	—	navío	—
19-IV-1508	—	maestre	Sebastián Rosero	—	—	carabela	—
13-II-1509	Antón Pérez	mercader	Juan Alimán	—	5.400	navío	15 días
6-IV-1509	García de la Torre	mercader	Pedro Alimán	—	3.650	navío	10 días
26-III-1509	Sebastián Rosero	maestre	Antón de Soria	mercader	6.000	nao	—
21-III-1509	García de la Torre	mercader	Antón de Soria	mercader	6.000	nao	3 días
16-IV-1509	González de la Puebla	comitre	Juan Bernal	barbero	30 dc.	nao	—

obligado a devolver al prestamista el capital y los intereses estipulados en el acuerdo.

El interés del provisor de fondos no es menor. El préstamo a riesgo es una operación relativamente cómoda para el que presta ya que no asume ninguna responsabilidad en la administración del capital invertido y no le cuesta ningún trabajo; en cambio está seguro de cobrar el principal y lo que se supone altos intereses, salvo en caso de siniestro, por lo demás estadísticamente difícil de cuantificar. El hecho de que los intereses fueran considerables explica el estímulo de ésta operación para buena parte de los mercaderes sevillanos que tratan de combinar la actividad propiamente mercantil con la financiera. Así, en el muestreo realizado resultan como provisosores de fondos 35 mercaderes, dos cambiadores y algunos oficiales (agujeteros, barberos, escribano, etc.). De entre estos mercaderes destacan los de procedencia local, que como en los casos de Gonzalo Díaz de Rota y Fernando de Lugo jugaron un papel primordial en la financiación de éste comercio<sup>5</sup>. La participación de mercaderes de otra procedencia que no fuera la local, en éste caso de origen genovés, apenas si se testimonia. Parece que los genoveses decidieron jugar un papel de primer orden en la financiación del comercio entre Sevilla y otros ámbitos que les procuraban mayores beneficios, como fue el caso del que se practicó con América<sup>6</sup>. En las primeras décadas del siglo XVI cuando las necesidades de capital eran acuciantes y los riesgos muy altos, los genoveses invirtieron dinero en forma de préstamos marítimos sabiendo que a medio plazo les proporcionaba un alto beneficio<sup>7</sup>.

Otro de los hechos que hay que destacar es que el valor de los préstamos suele ser, en su mayoría, de pequeñas cantidades; entre los 390 y los 15.000 maravedís, siendo lo más común encontrar cantidades que oscilan entre los 2.000 y los 7.000 maravedís. Este dinero no cubría necesariamente el total de las operaciones ya que es frecuente que para el fornecimiento de un navío el armador acudiera a solicitar varios préstamos de forma simultánea. Las propias características de los provisosores de fondos y la posible tardanza en cobrar el dinero explican que no se invirtiera importantes cantidades en cada operación, siendo preferible diversificar sus aportaciones para cubrir el riesgo.

Teniendo en cuenta que la operación suele cubrir lo que conocemos como un "viaje redondo" desde Sevilla o Sanlúcar y regreso a esos mismos puertos o a otro próximo, el préstamo a riesgo cubría desde el mismo momento en que la nave iza velas, durante todo el viaje y termina veinticuatro horas después de echar el ancla al final del trayecto. En el caso de los préstamos hacia Canarias los plazos de pago son

variables; casi siempre cortos, ocho días por regla general, con algunas excepciones que van desde un sólo día hasta seis o veinte. Se contempla la posibilidad de pagar el préstamo en Sevilla y no el puerto de arribada, lo que una vez más demuestra el papel financiero de la ciudad hispalense<sup>8</sup>. En los ejemplos que hemos consultado para el caso de los préstamos hacia América el plazo de pago suele ser mayor, alrededor de un mes después de la llegada al puerto americano. En ese tiempo los que solicitaron el préstamo estaban obligados a ingresar las cantidades de las que son deudores a los factores o representantes de los prestamistas que se encontraban allí presentes.

En algunas ocasiones la duración del préstamo queda precisada en los acuerdos; así, por ejemplo, se observa que en la navegación de cabotaje por la costa andaluza las operaciones suelen hacerse por meses, normalmente dos o tres, sin fijar destino concreto, y estando obligado el deudor a pagar el préstamo también en un plazo corto tras el regreso al puerto de origen. La utilización de esta modalidad de préstamo permitía disimular la usura, si bien es cierto que ningún contrato de préstamo marítimo era muy explícito en éste asunto. Al hilo de esto último recordar dos cosas. Lo primero es que hay que insistir en que el préstamo a riesgo no llevaba implícito ninguna operación de cambio de moneda, por lo que el prestamista que arriesgaba su dinero sólo se beneficia del interés que se fijara al prestarlo. Sin embargo hay otra fórmula de cobertura de los riesgos que guarda los mismos principios que el préstamo a riesgo, hasta el punto de usarse indistintamente ambos términos; es el “cambio marítimo”, que como en el caso anterior consiste en un préstamo de dinero entregado al mercader, maestro o patrón de la nave para financiar el viaje. La diferencia estriba en que aquí el deudor se compromete a devolver el dinero en una moneda distinta. Lo segundo es que la práctica de la fianza y del aval en el momento de concertar un préstamo marítimo como garantía de un pago posterior no lo he encontrado en ninguno de los ejemplos que he manejado. Parece pues, que el aval, con el que se pretendía que una tercera persona asumiera las mismas obligaciones que el deudor, no era una práctica muy corriente en los préstamos que se acuerdan en Sevilla.

Para hacer una breve alusión al tipo de navío utilizado en estos viajes (muchos documentos no los mencionan), hay que indicar que se guarda para el trayecto entre la Baja Andalucía y Canarias una de las características más llamativas del mundo del mar en los años finales de la Edad Media; me refiero a la variedad en la tipología de los navíos que se emplean y a las dificultades que se encuentran cuando se trata de definir las características de los barcos utilizados en cada viaje<sup>9</sup>. Es

indudable que en la navegación atlántica el predominio de los veleros es indiscutible, si bien sorprende que la carabela, ligada a los acontecimientos de los grandes descubrimientos efectuados por los reinos peninsulares, aparece de forma exigua en los documentos, predominando la nao y lo que se conoce con el genérico nombre de navío.

Por último indicar que la extensión de los negocios de muchos mercaderes y la necesidad de financiarlos, junto a los riesgos que ello implicaba, dieron origen a la aseguración a prima o auténtica seguración, que en palabras de muchos historiadores supone un paso adelante en la racionalización del riesgo comercial. En cualquier caso no hay que olvidar que se trata de un instrumento muy especializado y por ello restringido a determinados mercaderes y operaciones<sup>10</sup>. Por debajo del préstamo a riesgo y de los seguros existen una serie de fórmulas crediticias consistentes en pequeñas operaciones realizadas muchas veces entre mercaderes extranjeros y vecinos de la ciudad. Las recogen aquellos documentos que conocemos con el nombre de "reconocimiento de deuda". En todos ellos se afirma la voluntad del deudor para hacer efectiva una cantidad que le fue prestada por diversos motivos, siendo generalmente operaciones mercantiles de escasa cuantía.

### III

Del somero análisis efectuado se deduce que para la financiación de sus viajes y dar cobertura a los riesgos marítimos el mercader andaluz se beneficiará ante todo de la obtención de crédito bajo la fórmula de préstamo a la gruesa. Con este sistema se puso a disposición del maestro y del mercader un anticipo del numerario que les hiciera falta para emprender el viaje. En su mayoría solicitaron el préstamo los propios maestros de los navíos, figurando en contadas ocasiones el mercader; en cambio, resultan como provisos de fondos importantes mercaderes de origen local, siendo escasa la presencia de los grandes comerciantes extranjeros. Dado que el valor de los préstamos suele ser, en su mayoría, de pequeñas cantidades, es razonable suponer que los mercaderes de origen local vieran en los préstamos a riesgo un negocio de alto interés sin la necesidad de arriesgar importantes capitales. Por lo demás es difícil explicar por qué no participaron en la financiación de estos viajes los grandes mercaderes, especialmente los de origen italiano, sobre todo teniendo en cuenta el grado de especulación que lleva siempre consigo el préstamo. Sabemos que decidieron jugar un papel de primer orden en la financiación del comercio entre Sevilla y América

(e incluso alguno de ellos las empresas de conquista de las Islas), quizás por una evidente cuestión de potencia económica ya que eran ellos los únicos que podían hacer frente a las grandes cantidades que ese tráfico comenzaba a demandar. Quizás también se deba, aunque no lo puedo demostrar, a que los préstamos en los que participaban los genoveses como provisos de fondos no fueron concertados ante el escribano público y por lo tanto no hayan dejado huella en los protocolos de la ciudad.

## NOTAS

1. La bibliografía que se ha dedicado al estudio de la banca y el crédito en la Andalucía bajomedieval aún sigue siendo limitada. El trabajo de Enrique OTTE: "Sevilla, plaza bancaria europea en el siglo XVI", publicado en *Dinero y Crédito. Siglos XVI al XIX*. Madrid, 1977, responde al papel desempeñado por la letra de cambio en las operaciones mercantiles, dejando de lado las funciones del préstamo a riesgo. Para otro ámbito se ha ocupado también de este tema el propio E. OTTE en su trabajo "Canarias: plaza bancaria europea en el siglo XVI", en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria, 1982.

2. El número de escrituras de préstamo a riesgo que hemos manejado llegan casi al centenar, si bien no ofrecían una serie tan completa como la que aquí analizamos o correspondían a épocas tardías respecto a nuestro período de estudio. La fuente de todas ellas proviene de los siguientes trabajos; el de Francisco MORALES PADRON "Canarias en el archivo de protocolos de Sevilla (1472-1582)", en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n. VII (1961-) y n. VIII (1962); José BONO: *Los protocolos sevillanos de la época del Descubrimiento*, Sevilla 1986; de las escrituras comunicadas por Eduardo AZNAR VALLEJO correspondientes al archivo de protocolos de Sevilla; y del apéndice documental, aún inédito, de un trabajo de E. OTTE que con el título de "El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media" fue publicado en las actas del *II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla 1982. (Debo agradecer al propio E. AZNAR y a M. GONZALEZ JIMENEZ las facilidades dadas para consultar las fotocopias de este último trabajo).

3. A finales de la Edad Media la documentación castellana no suele distinguir entre los términos patrón o maestre para calificar a la persona que teóricamente es la máxima autoridad a bordo de un navío mercante. Tampoco lo hace cuando habla de maestre y de piloto, y sin embargo en éste caso sí que hay diferencia ya que al piloto se le considera (sobre todo después de la erección del cargo de piloto mayor en 1508) como la persona que se ocupaba de la navegación en sus aspectos técnicos y al que se le suponía cierto bagaje de conocimientos astronómicos y cosmográficos. El maestre parece quedar relegado a la dirección de los aspectos comerciales del viaje por lo que no era necesario que estuviera vinculado al mar como marinero, de tal forma que no era extraño que predominara el hombre dedicado a los negocios y que en un momento dado se pone al frente de un barco.

4. La imagen que tenemos de los marineros medievales se acerca más a la que han difundido los medios de comunicación, especialmente el cine, y la literatura de aventuras que a la realidad del momento. Aún sin negar que el ambiente del que surgen muchos de estos marinos tiene algo de sórdido, difícilmente aprehensible dado que no deja huellas concretas, lo cierto es que en muchos casos la tripulación es propietaria de parte de la nave o de las mercancías que se embarcan, lo que les daba derecho a participar en la parte correspondiente de los beneficios que generaba el viaje.

5. Como muestra de la actividad de Gonzalo Díaz de Rota, mercader y cambista sevillano, digamos que tan sólo en un año (1472) prestó más de 13.000 maravedís a varias personas para el apresto de sus barcos. Véase los documentos que aporta C. FERNÁNDEZ DE LIENCRES: *El protocolo de Francisco Sánchez (1472)*. Sevilla, Memoria de Licenciatura inédita (documentos con las siguientes fechas: 15-IV-1472; 24-IV-1472; 20-IV-1472; 16-IV-1472; 25-IV-1472; 9-VII-1472; 14-VII-1472; 20-VIII-1472; 10-IV-1472). Respecto a las inversiones de Fernando de Lugo véase lo que recoge el cuadro adjunto. Además este Fernando de Lugo también participó en la financiación de varios viajes hacia Madeira (véase F. MORALES PADRON: Canarias en el archivo... Doc. n. 511 (8-I-1506); doc. n. 513 (30-III-1506); doc. n. 522 (15-X-1506).

6. Se ha escrito y dicho tanto sobre los genoveses en la Baja Andalucía que ofrecer una bibliografía que nos oriente sobre los que fueron sus actividades y formas de vida en la región puede resultar prolijo. Por ello me remito a varios trabajos que considero básicos para acercarse a esta comunidad de mercaderes presentes en la zona desde el siglo XII. Véase M. A. LADERO QUESADA: "Los genoveses en Sevilla y su región (siglos XIII-XVI): elementos de permanencia y arraigo", publicado en *Los mudéjares de Castilla y otros estudios de historia medieval andaluza*. Universidad de Granada, 1989; I. GONZÁLEZ GALLEGU; "El libro de los privilegios de la nación genovesa", en *Historia. Instituciones. Documentos*. N. I, Sevilla 1974; Jacques HEERS: "Los genoveses en la sociedad andaluza del siglo XV: orígenes, grupos, solidaridades", en *actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla 1982; del mismo autor "Las empresas genovesas en el Atlántico durante el siglo XV: de la familia a la compañía", en *VII Jornadas de Estudios Canarias-América*. Santa Cruz de Tenerife, 1985; H. SANCHO DE SOPRANIS. "Los genoveses en la región gaditano-xericiense de 1460 a 1800", en *Hispania*, n. XXXII, Madrid 1948.

7. Al respecto véase lo que dice Ruth PIKE en su trabajo *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*. Barcelona, 1978 (vid. págs. 107-108). Destaca la participación de Nicoloso Spínola y sobre todo de Jácome Riberol. Véase también F. MORALES PADRON: Canarias en el archivo... Doc. n. 505 y 506 (29-III-1505); doc. n. 512 (3-II-1506); doc. n. 515 (25-V-1506); doc. n. 518 (29-V-1506); doc. n. 533 (3-II-1506); doc. n. 515 (25-V-1506); doc. n. 518 (29-V-1506); doc. n. 533 (21-I-1507). Por estos documentos se observa que Riberol dio más de 200.000 maravedís como préstamo a riesgo. Alguno de los préstamos a riesgo para Indias que he consultado pueden verse en *Catálogo de fondos americanos del archivo de protocolos de Sevilla*. Publicaciones del Instituto Hispano Cubano de Historia de América, Sevilla 1930-1990. Tomos I a VII (véase en el tomo VII los documentos siguientes: doc. n. 35 (8-I-1500); doc. n. 36 (8-VIII-1500); doc. n. 77 (10-I-1502); doc. n. 78 (10-I-1502); doc. n. 82 (11-I-1502); doc. n. 172 (12-VI-1504); doc. n. 175 (19-VI-1504); doc. n. 183 (7-VIII-1504); doc. n. 185 (27-VIII-1504); doc. n. 245 (24-I-1506).

8. Ese papel financiero que jugó Sevilla a finales del siglo XV y comienzos de la siguiente centuria puede seguirse en los trabajos de Enrique OTTE ya citados o en el

de José BONO Y HUERTA: "La letra de cambio y el protesto en los protocolos hispalenses de 1500-1550", en actas del *II Coloquio de Metodología Histórica Aplicada. La documentación notarial y la Historia* Tomo II. Universidad de Santiago, 1984.

9. Es frecuente encontrar en todos los estudios dedicados al comercio y la navegación en la Europa Medieval y Moderna algún capítulo o epígrafe dedicado al instrumento fundamental de toda relación marítima; el barco. Así, en una aproximación a la bibliografía que se ha ocupado de la construcción naval para ésta época hay que destacar que siguen siendo muy útiles los trabajos ya clásicos de H. LOPES DE MENDONÇA: *Estudos sobre navios portugueses nos seculos XV e XVI*. Lisboa, 1982; el de C. FERNANDEZ DURO: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León*, Madrid 1895-1903; del mismo autor *Disquisiciones náuticas*, Madrid 1876-1891; el de G. ARTIÑANO: *Arquitectura naval española (en madera)*, Barcelona 1920. Todos ellos tienen como referencias básicas las noticias que aportan los tratados de construcción naval de la época, como el de GARCIA DE PALACIOS: *Instrucción náutica para navegar*, México 1587 (Ed. facsímil de 1944); el de J. ESCALANTE DE MENDOZA con su *Itinerario de los mares y tierras Occidentales*, Madrid 1985; o el de Tomé CANO: *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos*, La Laguna 1964. Más recientes son los trabajos de J. MADURELL MARIMON: "Antiguas construcciones de naves (1316-1740)", en *Hispania*, n. 108-109, Madrid, 1968; el de J. L. CASADO SOTO: *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran armada de 1588*, Madrid 1988 que aporta una amplia bibliografía sobre el tema. Destacar también el trabajo de J. M. LOPEZ PIÑERO: *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona 1979. En lengua portuguesa los estudios son muy numerosos por lo que me remito a los que recientemente se han publicado en las actas del *Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, Porto 1989 (vid. vol. II). Como instrumento de divulgación y dentro de todos los planes del Quinto centenario se encuentra el trabajo publicado por el Museo Naval de Madrid bajo el título *Naves del Descubrimiento. La "Santa María", "la Pinta" y "la Niña"*. Madrid, 1985; y el de J. MARTINEZ HIDALGO: *Las naves del Descubrimiento y sus hombres*, Madrid 1992.

10. No abundan para el ámbito de las relaciones entre Andalucía y Canarias los ejemplos, siendo los trabajos de E. OTTE y J. M. MADURELL los que mejor nos informan sobre la utilización de éste instrumento. De éste último autor véase su artículo "Los seguros marítimos y el comercio con las islas de la Madera y canarias (1495-1506)", publicado en el *Anuario de Estudios Atlánticos*, n. V. Madrid-Las Palmas, 1959.