

FINANCIACIÓN DE LOS VIAJES Y COBERTURA DE LOS RIESGOS EN EL TRÁFICO MARÍTIMO MALAGUEÑO EN ÉPOCA DE LOS REYES CATÓLICOS. I: CAMBIOS Y PRÉSTAMOS MARÍTIMOS.

MARÍA TERESA LÓPEZ BELTRÁN.

RESUMEN

En este trabajo analizamos la financiación y cobertura de los riesgos en el tráfico marítimo malagueño en época de los Reyes Católicos, centrándonos exclusivamente en los préstamos a riesgo o *préstamos a la gruesa*. El protagonismo de los vascos en esta actividad especulativa, tanto de los maestros de navíos como de los propios prestamistas, resulta especialmente significativo.

ABSTRACT

In this essay we analyse the risk covering and travel financing of Málaga maritime traffic during the times of the Spanish Catholic Kings. We deal exclusively with the risk loan, where the special participation of Basks, as sea captains and loan dealers, in these speculative activities is enhanced.

El transporte marítimo tanto en aguas del Mediterráneo como del Atlántico no estaba exento de dificultades y riesgos. Es cierto que la navegación de cabotaje, sin perder de vista la costa, así como la propia experiencia que los marinos habían ido adquiriendo a fuerza de tiempo y de repetidos viajes sobre un mismo trayecto solían garantizar a armadores y mercaderes una feliz arribada al puerto de destino, siempre que la nave estuviese *“bien aparejada, estanca de quilla y costado y bien amarinerada”* y les acompañara el buen tiempo, pero no siempre ocurría así. No son infrecuentes los testimonios conservados sobre naufragios en zonas más o menos próximas a la costa¹ y sobre robos de embarcaciones y mercancías por la acción

1. No hay que olvidar que cuando un mercader fletaba una embarcación para un determinado viaje exigía, entre otras cuestiones, que la carga y descarga de las mercancías se hiciera con buen tiempo a fin de evitar pérdidas innecesarias, del mismo modo que se contemplaba la demora de la fecha de salida si el mal tiempo así lo aconsejaba. No obstante, estas mínimas precauciones no evitaban que, en más de un caso, el buen tiempo disfrutado durante el trayecto ocasionara serias pérdidas al armador cuando su nave llegaba a puerto o anclaba en sus proximidades. Sirva como ejemplo la nao que había fletado en noviembre de 1496 el mercader malagueño Fernando del Castillo para llevar de Málaga a Orán ciertas mercancías y retornar con algunos cristianos rescatados, que dió al través en el puerto de Orán tres días después de haber echado ancla, perdiéndose el casco de la misma: A.G.S., R.G.S., febrero, 1497, fol. 285. También dió al través, aunque en esta ocasión en la

de los piratas ya en plena mar o ya encontrándose la nave anclada en puerto², percances que se traducían en la pérdida total o parcial del navío en cuestión y/o de la carga que transportaba, perjudicando seriamente los intereses del transportista y del mercader que había contratado sus servicios.

El transporte marítimo se mostraba, por tanto, como una aventura económicamente arriesgada para armadores y mercaderes. En el caso de los primeros, los posibles riesgos que comportaba un viaje se intentaban compensar con frecuencia mediante la propiedad compartida del navío, invirtiendo dos o más personas en la compra de la embarcación, de manera que las ganancias, los gastos de mantenimiento y equipamiento y las posibles pérdidas se repartieran proporcionalmente de acuerdo con el capital invertido por cada uno de los propietarios. Y al igual que los armadores, los mercaderes también solían distribuir sus exportaciones marítimas con destino a un mismo puerto y consignadas a una determinada persona o compañía en dos o más navíos para evitar que cualquier percance imprevisto en el mar arruinara la operación comercial³.

Pero, en cualquier caso y pese a las precauciones que minuciosamente acordaban las partes implicadas en el transporte marítimo antes de cerrar el contrato de flete, los siniestros eran inevitables y ocasionaban en más de un caso la ruina, lo que justifica que sobre todo en los siglos bajomedievales, y de manera particular a partir del siglo XV, se asista en las ciudades portuarias del Mediterráneo y del Atlántico al desarrollo progresivo de mecanismos jurídicos que permitieran a armadores y mercaderes correr los mínimos riesgos en el tráfico mercantil, al tiempo que se abrían nuevas posibilidades de reproducción del capital para algunos mercaderes y hombres de

bahía de Málaga y en la desembocadura del río Guadalmedina, el barco castellano del sevillano Cristóbal Rodríguez, llamado "Santo Domingo", que había recalado en Málaga para cargar ciertas mercancías y continuar su viaje a Valencia, pero la tormenta que se había desatado en la bahía -y que se cobró, además, las vidas del maestre y de varios gallegos cuando intentaban saltar a tierra en un batel- impidió continuar el viaje: A.H.P.M., leg. 2, 21-II-1498.

2. Es cierto que usualmente las embarcaciones disponían de un equipamiento de hombres y armamento que les permitiera hacer frente a los atracos en el mar, navegando incluso en conserva cuando la calidad de la carga lo exigía. También es cierto que en más de un contrato de flete el mercader exigía al armador o patrón una vigilancia nocturna cuando el navío hacía escala en un puerto o cuando se estaba realizando la descarga, precauciones que no evitaban, sin embargo, los robos. Así, por ejemplo, Juan de Ollaoqui, vecino de la villa de Deva y propietario de la nao "Sebastián", de aproximadamente setenta toneles, apodera a principios de julio de 1497 al vecino de Almería Diego de Carmona y a Ochoa de Alday, vecino de Bilbao, para que reclamen la susodicha nao, con todos los aparejos, jarcias y bienes que en ella había, y que le fue tomada por Miguel Pasajero y sus compañeros: A.H.P.M., leg. 1, tomo II, 1-VII-1497. También la nao "Marieta", de la que era patrón Fernando de Lizaola, vecino de Monreal de Deva, fue tomada por un grupo de venecianos con todas las mercancías y bienes que contenía: *Ibid.*, leg. 2, 2-VI-1498. En otras ocasiones, el saqueo se producía en plena mar, como ocurrió al armador malagueño Alonso Martín, que perdió un barco de pescar y fue apresado por los moros cuando se dirigía hacia la ciudad de Orán, o al mercader Luis de Axea, a quien le robaron una serie de mercancías "en la mar de aquel cabo de San Vicente": *Ibid.*, leg. 11, 24-VII-1509 y leg. 5, I-VI-1501, respectivamente.
3. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T.: *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga 1986, en particular Cap. II, 61-99, donde analizamos todos los pormenores concernientes al transporte marítimo.

negocio. En efecto, y sin constatarse de manera generalizada, fueron muchos los armadores y mercaderes que recurrieron al *préstamo marítimo* y al *seguro marítimo* para evitar pérdidas y garantizar los mínimos gananciales previstos en sus operaciones mercantiles⁴.

CAMBIOS Y PRÉSTAMOS MARÍTIMOS.

No siempre resulta fácil distinguir en los documentos de aplicación del derecho el *préstamo* del *cambio*, pues en uno y en otro sistema de cobertura de los riesgos utilizados en el transporte marítimo la finalidad esencial era adelantar bajo ciertas condiciones una determinada cantidad de dinero al armador y patrón del navío, cantidad que iba a riesgo de la totalidad de la nave o de determinada parte de la misma y cuyo reembolso al prestamista se efectuaba en el puerto de destino y sólo si la nave arribaba sin contratiempo alguno. Y aunque con frecuencia se habla indistintamente de *cambio marítimo* y *préstamo marítimo*, hay que tener presente que el *préstamo* marítimo era una operación asegurativa más simple que la del *cambio*.

Cabe afirmar que el *cambio marítimo* era, esencialmente, un *préstamo marítimo* que conllevaba, además, una operación de cambio monetario, de tal modo que la diferencia fundamental entre uno y otro sistema de cobertura de riesgos estribaba en la moneda con la que el beneficiario restituía el préstamo al finalizar el viaje y en el plazo establecido contractualmente: si se acordaba por las partes que el prestatario lo hiciera en la misma moneda, se trataba de un *préstamo marítimo*; pero si había de devolverlo en otra moneda, generalmente más fuerte, lo cual llevaba implícito una operación de cambio monetario con la consiguiente ganancia para el prestamista, nos hallamos ante un *cambio marítimo*⁵. De todos modos, en los documentos de aplicación del derecho no siempre es fácil percibir esa diferencia fundamental entre *cambio* y *préstamo*, pues queda enmascarada por la imprecisión formularia. Es cierto que cuando el préstamo se otorgaba para emprender un viaje desde un puerto a otro donde la circulación monetaria era distinta, lo usual fuese que el acreedor precisara en el documento la moneda en que el patrón o maestro deudor había de restituírle el préstamo, en cuyo caso quedaba implícita la operación de cambio monetario; pero también es cierto que los *cambios* propiamente dichos podían darse en moneda de dos países, o en moneda nacional, de vellón a oro, lo que permitía jugar a los prestamistas sobre el premio del oro, así como con las devaluaciones o revaluaciones monetarias⁶, máxime si se daba el caso de que el deudor no pudiese respetar rigurosamente el

4. Cf., para el puerto de Barcelona, la obra de GARCÍA I SANZ, A. Y FERRER I MALLOL, M^ª T.: *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, 1983, 2 vols, así como la de CARRÈRE, C.: *Barcelone centre économique à l'époque des difficultés 1380-1462*, París, 1967, 2 vols.; para el puerto de Valencia, el estudio de J. GUIRAL-HADZIIOSSIF, J.: *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989; para Galicia, FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña 1988.

5. Cf. HEERS, J.: *Gènes au XVe siècle*, París 1971. Una excelente síntesis sobre el particular en FERREIRA PRIEGUE, E.: *op. cit.*, 423-430.

6. Así lo ha puesto de manifiesto FERREIRA PRIEGUE, E.: *op. cit.*, 426, incluyendo interesantes ejemplos al respecto.

plazo acordado con el acreedor para el pago. Estas y otras complejidades justifican que con frecuencia el *préstamo marítimo* sea calificado también como un *cambio*⁷.

En nuestro caso, y en la documentación conservada —por cierto nada prolija⁸—, no disponemos de testimonios sobre *cambios marítimos* propiamente dichos, ya que nada se dice sobre la moneda con la que el deudor tenía que devolver el préstamo; sólo excepcionalmente se hace hincapié en que había de pagarlo “*en ducados de oro y justo peso*”⁹. Lo usual era que el deudor suscribiera ante escribano una carta de obligación comprometiéndose a pagar la deuda, como hizo, por ejemplo, el maestre Martín Ochoa, quien, “*porque la nao haçe un viaje al reino de Galicia y a çiertos puertos y es neçesario proveerla para haçer el dicho viaje*”, recibe un préstamo a riesgo de la nao de 180 ducados de Juan Pérez, de Pedro de Aspen y de Juan de Landaverde, constando en el documento que el maestre “*se obliga a pagar a los susodichos lo que cada cual le prestó, obligando para ello su persona y nao*”¹⁰. Es probable que esta omisión respondiera al hecho de que los *préstamos marítimos* registrados en Málaga, salvo alguna que otra excepción, se otorgaban para viajes que partían desde el puerto de Málaga hacia otros puertos castellanos, mayoritariamente de la cornisa cantábrica, por lo que la devolución del préstamo se haría con moneda nacional, no teniendo cabida, por tanto, una operación de cambio monetario, aunque el acreedor pudiera jugar en el préstamo con otras cartas a su alcance¹¹.

En fin, es un hecho generalizado el uso indistinto con que frecuentemente se utilizan los términos *préstamo* y *cambio* cuando se analizan la financiación de los viajes y la cobertura de los riesgos en el tráfico marítimo, pese a que un sistema u otro pueda conllevar más de una operación especulativa. Y ello es así porque “los cambios marítimos adquieren tanto la forma de préstamos a la gruesa, como de hipotecas navales, unas pocas patentizaciones de comandas, algunas formas de sociedad e, incluso, diversas manifestaciones primitivas del seguro sin indicación documental de prima...”¹².

7. Cf. GUIRAL, J.: *op. cit.*, 278-279.

8. *A.H.P.M.*, leg. 5, 22-XII-1501; leg. 7, 12-I-1502, 21-I-1502 y 4-X-1502; leg. 3, 16-I-1504; leg. 8, 8-II-1504, 18-VI-1504 y 21-VI-1504; leg. 4, 15-III-1511, 5-VII-1511, 11-VII-1511, 14-VII-1511 y 15-VII-1511; leg. 19, 5-VII-1511 y 27-VIII-1511; leg. 59, 11-III-1513; leg. 50, 11-X-1513 y 11-XII-1513; leg. 75, 13-VII-1515, 25-X-1515 y 26-X-1515; leg. 35, 12-III-1516, 8-V-1516, 18-IX-1516 y 25-X-1516; leg. 27, 23-IV-1516.

9. Así, por ejemplo, el préstamo de 130 ducados que recibe Juan Martínez de Yreta, vecino de Deva y maestre de la nao “San Julián”, que van a riesgo y aventura de la nao en el viaje que va a hacer al condado de Flandes. El acreedor, Martín de (?), vecino de Santacruz de Cestona, establece que el pago lo haga en el puerto de destino y “*en ducados de oro y justo peso*”: *A.H.P.M.*, leg. 7, 4-X-1502.

10. *A.H.P.M.*, leg. 19, 27-VIII-1511.

11. En efecto, tan sólo contamos con dos préstamos marítimos para viajes a puertos ajenos a la Corona castellana: uno para un viaje a Flandes, al que ya hemos aludido en la nota anterior, y otro con destino a Génova. En esta ocasión, el deudor es Juan de Uriarte, vecino de San Vicente de Baracaldo y maestre de la nao “Santa Águeda”, que recibe de Rodrigo de Bitariga, vecino del mismo lugar, 118 ducados de oro, cantidad que ha de restituírle cuando la nao regrese y en un plazo de veinte días, que empieza a contar a partir del día siguiente de haber anclado la nao en el puerto de retorno: *A.H.P.M.*, leg. 7, 21-I-1502.

12. Cf., desde una perspectiva institucional, y con un amplio y exhaustivo recorrido por la literatura jurídica sobre el tema, Manuel J. PELÁEZ. “Préstamos y cambios marítimos en Derecho catalán y balear”, en Manuel J. PELÁEZ,

En lo que respecta al puerto de Málaga, el sistema más generalizado de financiación de los viajes y de cobertura de riesgos al que recurren mercaderes y patronos es el del *préstamo a la gruesa*, denominado también *préstamo a riesgo* –con toda probabilidad el más generalizado tanto en los puertos mediterráneos como en los atlánticos, como ha sido constatado, por ejemplo, para Barcelona por Claude Carrère, para Valencia por Jacqueline Guiral y para los puertos gallegos por Elisa Ferreira–, sistema de cobertura que coexiste con el *seguro marítimo*, sobre el que trataremos en otro lugar.

PRÉSTAMOS A LA GRUESA.

Consistía el *préstamo a la gruesa* en un anticipo de dinero otorgado por uno o por varios mercaderes prestamistas a un mercader exportador o a un patrón de navío teniéndose en cuenta los posibles riesgos de mar y quedando obligado el prestatario ante notario a devolverlo con el consiguiente interés que conllevaba si la mercancía y/o el navío (o ya aquella parte del mismo sobre la que se limitaban los riesgos) llegaban “*sanos y salvos*” al puerto de destino. Aunque existían dos modalidades de *préstamo a la gruesa*¹³, en nuestro caso y en la mayor parte de los documentos de préstamos marítimos con que contamos no figuran los patronos de navíos como prestamistas sino como prestatarios de los anticipos. La excepción la constituye Alonso Frejeiro, vecino de La Coruña y maestre de la nao “Santa Ana”, que en julio de 1515 presta en Málaga al mercader gallego Martín Abad 30 ducados de oro, cantidad que queda obligado a devolvérsela en La Coruña “*desde que yo el susodicho Martin Abad llegue a Betanços deste proximo viaje hasta en veinte dias*”, no aludiéndose para nada a la posible carga como garantía del préstamo, si bien el mercader presenta fiadores que garantizan el pago¹⁴. A veces, también el piloto del navío actúa como prestamista, pero no del mercader sino del maestre. Tal fue el caso de Martín de Asquiza, vecino de Bermeo y piloto de la nao “Santa María de Michitra”, que adelanta al maestre 68’5 ducados para “*forneçimiento*” de la nao, cantidad que ha de devolverle en Bermeo:

Historia del Derecho de la Navegación I: Trabajos de Teoría e Historia del Derecho Marítimo y de Derecho Aeronáutico, Barcelona, 1994, 109-144. La definición que de los cambios marítimos hace el autor, y que recogemos literalmente en el texto, se encuentra en 110 del citado artículo.

13. Cf. FERREIRA PRIEGUE, E.: *op. cit.*, 424, donde la autora señala las dos siguientes modalidades: a) El patrón “prestaba” una cantidad al mercader cargador, cantidad que se supone viaja con él en su buque(...) y el cargador, a su vez, pone unas mercancías como garantía. Este sistema perdura, en el área atlántica, por lo menos hasta el primer cuarto del siglo XVI y, en el tráfico de Indias, hasta principios del XVII. b) El mercader hace al patrón un préstamo o anticipo que se supone destinado a equipar la nave, pagar soldadas a los marineros, etc., a devolver dentro de un determinado plazo de tiempo tras la feliz llegada a puerto. Si ocurre algún siniestro en el viaje, no está obligado a su devolución.
14. *A.H.P.M.*, leg. 75, 13-VII-1515. Son fiadores del mercader Pedro de Bao y Gonzalo de Carlín, vecinos de Betanzos. En Málaga, al igual que en Valencia, como ha señalado J. GUIRAL, *op. cit.*, 279-280, no eran usuales los préstamos avalados, por lo que las letras de cambio garantizaban con frecuencia los préstamos otorgados.

desde el día que la dicha nao llegare sin mudamiento de otro viaje y echare ancla hasta treynta y un dias, con tal que los dichos ducados vayan a riesgo y aventura del dicho Martin de Asquiza sobre la nao y aparejos y lo mejor parado della que se salvare, desde que la dicha nao partiere deste puerto de Málaga hasta que llegare a Bermeo y echare ancla en veynte y quatro horas naturales¹⁵.

Asimismo, en la mayoría de los *préstamos a la gruesa* los beneficiarios de los anticipos son maestros y armadores, corriendo el riesgo sobre la totalidad o parte del navío. El único ejemplo que disponemos y en el que figura un mercader exportador como prestatario data de junio de 1504, fecha en la que el mercader malagueño Juan de Valencia recibe de Alonso de Morón, vecino también de Málaga, un préstamo de 7.125 maravedís, cantidad que el susodicho mercader lleva en mercaderías para Melilla en una tafurea del duque de Medina Sidonia llamada “Santa Ana”, que ha de partir desde el puerto de Málaga para el presidio cargada de trigo y cebada, corriendo el préstamo:

a riesgo y ventura del dicho Alonso de Moron hasta que la dicha tafurea llegare a Melilla y echase ancla hasta veinticuatro horas naturales, y en adelante el riesgo corra a cargo del dicho Juan de Valencia.

La citada cantidad ha de pagarla en Melilla, en un plazo de cuatro días, a Andrés de Morón y a Fernán García de Córdoba, que se encuentran de *estantes* en el presidio¹⁶. En esta ocasión, además, se constata una doble operación especulativa por parte de los prestamistas, todos ellos miembros de una misma familia, quienes aprovechan el mismo viaje para invertir en otro *préstamo a la gruesa*, ya que el susodicho Alonso de Morón y su madre Inés Fernández¹⁷ anticipan a Francisco Rodríguez, maestro de la tafurea y vecino de Gibraltar, la cantidad de 1.200 maravedís, que

van a riesgo y ventura del dicho Alonso de Moron sobre la dicha tafurea y aparejos y lo mejor parado della, hasta que la dicha tafurea llegare a Melilla, donde agora va, y echase ancla hasta veinticuatro horas naturales¹⁸.

15. El maestro recibe también, un día después, de Fernando de Madariaga, vecino también de Bermeo, un préstamo de 86 ducados, con las mismas condiciones que el que le otorgó el piloto: *A.H.P.M.*, leg. 75, 25-X-1515 y 26-X-1515.
16. *A.H.P.M.*, leg. 8, 18-VI-1504.
17. Esta mujer, viuda del escudero Antón García Notario, originario de Jerez de la Frontera, figura entre las primeras repobladoras que llegan a Málaga, asentándose como vecina el 19 de marzo de 1488 y declarando disponer de 20.000 maravedís de hacienda. Además de los hijos mencionados, tenía una hija casada con Antón de Villalta, que figura en el repartimiento como trabajador. Cf. BEJARANO ROBLES, Fco.: *Los repartimientos de Málaga*, 2 vols., Málaga, 1985 y 1990. I, 411 y II, 20.
18. *A.H.P.M.*, leg. 8, 21-VI-1504. Nada se dice sobre el plazo en el que el maestro había de devolver el préstamo ni en qué lugar ni a qué persona, aunque posiblemente, si se tiene en cuenta que la tafurea viaja con un transporte de trigo militar, el préstamo lo restituiría una vez hubiese regresado a Málaga y cobrara el importe del flete, pues cuando se trataba de transportar trigo y para evitar fraudes, el maestro tenía que presentar previamente al cobro del flete certificación de las autoridades del lugar donde se hubiese descargado. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T.: *op. cit.*, 97-98, en donde se analizan los diversos procedimientos que se seguían para efectuar el pago de los fletes.

El préstamo a la gruesa era, ante todo, un anticipo de dinero para equipar y mantener en buen estado la nave y al que recurrían los maestros cuando su capacidad económica no les permitía solventarlos. Así, por ejemplo, Pedro de Cebilera, maestro de la nao “Santiago” y vecino de San Vicente de Baracaldo, que va a emprender viaje con destino a Fuenterrabía transportando trigo, recibe un préstamo “*para forneçer e aparejar de vituallas e xarçias e otros aparejos de que la nao tiene neçesidad para seguir su viaje*”¹⁹. También recurre al préstamo Mejón de Chave, maestro de la nao “Santa Catalina” y vecino de San Sebastián, para “*reparar e adereçar e aparejar e forneseçer la nao y para otras cosas neçesarias a la dicha nao, para que pueda navegar en la armada que su alteza manda hazer este anno y para otros viajes*”²⁰.

Pero el *préstamo a la gruesa* no sólo permitía a los maestros disponer de dinero para solventar los gastos más o menos ocasionales que conllevaba el transporte marítimo. Era, al mismo tiempo, un sistema de cobertura de riesgos que evitaba a cualquier patrón la ruina completa en el supuesto de que en el transcurso del viaje se produjera algún siniestro que impidiera la llegada del navío al puerto de destino “*en salvamento*”. El riesgo, que empezaba a contar desde que el barco alzaba velas, duraba por lo general hasta un día después de haber arribado, es decir, “*hasta que la nao echare ancora en veynte y quatro horas naturales*”. No obstante, en algún que otro préstamo el riesgo duraba hasta tres días después de que el barco hubiera echado ancla en el puerto de destino. Sirva como ejemplo el anticipo de 115 ducados que otorgó Domingo de Amaya, mercader vecino de Vergara, a Íñigo de Lorriaga, vecino de Deva y “maestre y señor” de la nao “Santiago”, que va a partir desde Málaga cargada de trigo con destino a la provincia de Guipuzcoa o al condado de Vizcaya, acordándose en el préstamo que:

los dichos ducados van a riesgo y aventura del dicho Domingo de Amaya sobre la nao, fletes y aparejos dende el dia que la dicha nao hubiere partido deste dicho puerto de Malaga hasta que hubiere llegado a la provincia de Guipuscoa o condado de Viscaya y echare ancla dende en tres dias, y dende en adelante no sean los dichos ducados a riesgo del dicho Domingo de Amaya sino del dicho maestre²¹.

Por lo general, el préstamo a riesgo se concertaba para un viaje desde un puerto a otro, sin que se contemplaran las escalas intermedias. En estos casos, que eran la mayoría, intervenían tres partes: una, constituida por una o más personas, que anticipaba en el puerto de salida el dinero; otra parte, la del patrón librador, que recibía el dinero y quedaba obligado a reembolsarlo en el puerto de destino; y una tercera parte, establecida en el puerto de destino y encargada de cubrir el montante del préstamo. Pero, a veces, la cobertura de riesgo cubría un viaje de ida y vuelta, interviniendo en el préstamo marítimo sólo dos personas: una, generalmente un mercader, que anticipaba a la ida el dinero y cubría el montante del préstamo una vez de regreso el navío; y otra, el patrón librador. De todos modos, en los escasos ejemplos con que contamos sobre cobertura de riesgo en viajes de ida y vuelta, la parte acreedora era también

19. *A.H.P.M.*, leg. 35, 18-IX-1516.

20. *A.H.P.M.*, leg. 4, 14-VII-1511.

21. *A.H.P.M.*, leg. 3, 16-I-1504.

copropietaria del navío, como fue el caso de Martín de Celaya, vecino de la villa de Motrico y *señor* de la mitad de la nao “Santa María de Piedad”, de la que era maestre Juan de Pando, vecino de Portugalete, al que le presta 1275 ducados a riesgo de la nao en el viaje que va a emprender con destino a Orán “*y de allí hacer la vuelta de Castilla en el puerto e playa que se le diga entre Alicante y Cádiz*”, obligándose a devolverle la susodicha cantidad en el puerto de arribada, un día después de haber anclado la nao²². En otras ocasiones, al acreedor le interesaba, sobre todo, asegurarse los servicios del navío para una exportación prevista²³, como hizo, por ejemplo, Luis Cortes, mercader valenciano afincado en Málaga²⁴, quien otorga un préstamo de 11.240 maravedís al malagueño Pedro de Córdoba y a Alonso de Afragua, gallego estante en la ciudad, para *fornecer* una carabela que tienen llamada “San Pedro” que va a partir rumbo a Orán; como el mercader tiene intención de fletarla para que cargarla de trigo con destino al puerto de Valencia, acuerda con los citados libradores que “*en los fletes que hubiera de ganar el dicho navío para Valencia se descuenten los susodichos maravedís...*”²⁵. Pero no fue esta la única ocasión en que Luis Cortes otorgaba un préstamo a riesgo sobre los fletes: unos meses después, en octubre del mismo año, hacía otro préstamo de 11.250 maravedís a los susodichos “*para vituallar y fornecer*” su carabela, que va a emprender de nuevo viaje a Orán, cantidad que les otorgaba como adelanto de los futuros fletes que habían de percibir por hacer un transporte de trigo desde Málaga a Valencia contratados por el mercader²⁶. Indudablemente, en estos *préstamos a riesgo sobre los fletes* el mercader no sólo aseguraba un transporte para sus propias exportaciones, sino que, además, cobraba el interés del riesgo, que en esta ocasión fue de 3.750 maravedís, cantidad que se añadió al anticipo que les había hecho²⁷.

Como ya se ha indicado, lo usual era que el préstamo a riesgo se otorgara por un sólo viaje, ya fuese de ida o ya de ida y vuelta, corriendo el riesgo sobre la nave, aparejos y fletes “*y sobre lo mejor parado que della se salvaré*”, siendo menos frecuentes los préstamos en los que el riesgo se limitaba a una parte del navío, en particular a la quilla y aparejos. Pero también encontramos préstamos marítimos en los que la cobertura del riesgo tenía vigencia, no para un sólo viaje, sino para un período de tiempo establecido, que solía fijarse entre dos y cinco meses, durante el cual el transportista navegaba con una cierta seguridad. Sirva como ejemplo

22. *A.H.P.M.*, leg. 8, 8-II-1504.

23. Los navíos no siempre eran suficientes para cubrir las demandas de la exportación, por lo que los mercaderes fletadores procuraban por cualquier vía asegurarse los servicios del transportista, bien a través de factores e intermediarios en otros lugares, bien aprovechando la escala que hacía un navío en el puerto de Málaga. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T.: *op. cit.*, 91-92.

24. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T.: “La *nación* catalana en la repoblación y conformación de la sociedad malagueña (1487-1538)”. *Baetica* 11, Univ. de Málaga 1988, 367-376.

25. *A.H.P.M.*, leg. 59, 11-III-1513.

26. *A.H.P.M.*, leg. 50, 11-X-1513. En estos préstamos sobre los fletes, ha señalado Elisa FERREIRA que es un procedimiento que “hace pensar, más que en una cobertura de riesgo, en un patrón apurado de dinero”. Cf., *Op. cit.*, 425.

27. En efecto, dos meses después, Alonso de Afragua y Pedro de Córdoba suscriben ante escribano una carta de obligación por la que se comprometían a pagar a Luis Cortes 15.000 maravedís que les había prestado “*para vituallar y fornecer*” la carabela “San Pedro”: *A.H.P.M.*, leg. 50, 11-XII-1513.

Diego Pérez de Endureta, maestre de la nao “Santa María” y vecino de Zumaya, que recibe un anticipo de 66 ducados de oro y 200 maravedís de Miguel de Arriola y de Juan Ochoa de Yribe, guipuzcoanos vecinos de Deva,

por haçerle buena obra e para forneçer la dicha su nao y aparejos della, los quales dichos ducados van sobre la dicha nao y sobre lo mejor parado que della se salvare, a riesgo y ventura de los susodichos, hasta mediados del mes de setiembre; y pasado el dicho riesgo promete devolver los dichos ducados.

Es muy probable que en esta variedad de préstamo a riesgo el interés que percibían los acreedores fuese más elevado. En el ejemplo que hemos citado, el interés fue de un 50%, puesto que el maestre debía reembolsar a sus acreedores la suma de 112 ducados de oro²⁸. También Juan Velasco, vecino de Portugaleta y maestre de la nao “Santa Ana”, recibe de Martín Yvannes, vecino de Bilbao, 26.105 maravedís para *“forneçer la dicha su nao, los quales dichos maravedis van sobre la dicha nao a riesgo y ventura del dicho Martín Yvannes durante tres meses”*²⁹.

Y si en los *préstamos a riesgo sobre los fletes*, como ya se ha indicado, los apuros económicos del maestre pesaban más que la cobertura del riesgo cuando recurría al préstamo, más pesaban aún en estos anticipos a riesgo y por un período de tiempo determinado, como manifiesta en el verano de 1511 Mejón de Chave, vecino de San Sebastián y maestre de la nao “Santa Catalina”, el cual *“por neçesidad”* tiene que recurrir a anticipos para poder trabajar e incluso a renunciar parcialmente a la propiedad de su nao en beneficio de otro. Efectivamente, a principios de julio del citado año, Mejón recibe de su paisano Juan de Huga 44 ducados de oro, que van a su riesgo y aventura hasta finales de noviembre, en que ha de restituirle el préstamo, a merced de la quilla y aparejos; asimismo, y el mismo día, su hermano Martín de Chave le hace otro préstamo de 66’5 ducados de oro en idénticas condiciones³⁰. Pero los anticipos debían ser insuficientes, pues unos días después otro hermano, Juan Bueno de Chave, le presta 136 ducados de oro *“por haçerle plaçer y buena obra”* y destinados a reparación y equipamiento de su nao a fin de poderla explotar al servicio de la Corona y de particulares. Pero en este último préstamo, a diferencia de los otros dos, Juan Bueno va más allá de la simple obtención de un interés, pues el anticipo lo utiliza para convertirse en socio capitalista de su hermano: la nao va a pérdida y ganancia de ambos hermanos, de manera que *“de todo el flete, ganancias y sueldo que hubiere el dicho Mejón de Chave con la dicha nao, yo tenga de reçibir por renta al respecto”*, una vez descontado el anticipo que le ha hecho y las costas y gastos que

28. En efecto, al día siguiente de habersele otorgado el préstamo, Diego Pérez de Endureta suscribía una carta de obligación en la que reconocía haber recibido en préstamo de los susodichos guipuzcoanos 112 ducados *“para forneçer su nao y aparejos della”* y comprometiéndose a pagarlos, de no pasar nada, a mediados de septiembre. Por su parte, los acreedores apoderan a Juan de Ubilla, vecino de Motrico, para que por ellos cobre al maestre la citada cantidad que les debe de una obligación: *A.H.P.M.*, leg. 4, 14-VII-1511 y 15-VII-1511.

29. *A.H.P.M.*, leg. 4, 5-VII-1511.

30. *A.H.P.M.*, leg. 19, 5-VII-1511.

se originen. Además, la nao va a riesgo de ambos, “*cada uno según la cantidad que tiene en la dicha nao*”, para lo cual Mejón de Chave la tasa en un total de 750 ducados de oro³¹.

Hay que tener en cuenta que el patrón del navío era asimismo su propietario y cuando se hallaba en apuros y recurría al préstamo, podía correr el riesgo de perder la propiedad de su barco por impago de la deuda contraída. Es más, incluso en aquellos viajes en los que el navío había sufrido daños, la cobertura del riesgo permitía al maestre cubrir buena parte de los gastos que se originasen durante la travesía, sobre todo los relativos a la reparación del barco, pero no la totalidad de los mismos, y todo ello contando con que el prestamista agilizará el pago del préstamo y evitara al maestre un *tiempo muerto* a la espera de reparar las averías sufridas. Estas y otras circunstancias justifican que en más de una ocasión el maestre procediera a vender parte del navío, con la finalidad de compartir gastos y ganancias³². Y cuando la propiedad del barco estaba compartida, lo lógico era que, cuando una de las partes se encontraba en apuros, los anticipos que se necesitaban para ponerlo a punto y equiparlo los adelantara la otra parte, de manera que no interviniera una persona ajena y se corrieran riesgos innecesarios. Así, por ejemplo, se constata con la nao “Santa María de Piedad”, propiedad de Juan de Pando, maestre de la misma y vecino de Portugalete, y de Martín de Celaya, “señor” de la mitad de la nao y vecino de Motrico; a mediados de enero de 1504 el maestre, que ha de partir para Cádiz y necesita dinero para “*forneçer*” su nao, recibe de Martín de Celaya un préstamo de 43.101 maravedís, cantidad que ha de restituírle en Cádiz en un plazo de quince días,

yendo los dichos maravedís a riesgo y ventura de la mar acostunbrada del dicho Martin de Çelaya dende la playa desta çibdad a la bahia de Calis y echare ancora hasta veynte y quatro horas naturales, y dende en adelante no sean los dichos maravedís a riesgo del dicho Martin de Çelaya sino del dicho Juan de Pando³³.

Concluido este viaje y habiendo regresado con la nao a Málaga varios días después, Juan de Pando, que va a emprender un nuevo viaje de ida y vuelta a Orán, recibía otro préstamo del citado Martín de Celaya, sobre el que ya se ha hecho mención líneas atrás, a riesgo de la nao, tanto en el viaje de ida como en el de vuelta³⁴.

De todos modos, eran más frecuentes los casos de navíos cuyo propietario es un único maestre, que aquellos otros en los que la propiedad del navío es de dos o más socios. Y no es desacertado pensar que un maestre que atravesaba una situación apurada agotara cualquier posibilidad a su alcance antes que compartir, e incluso perder, la propiedad del navío, y recurriendo de manera especial a los préstamos, entre otras razones porque la venta parcial o total de un navío no siempre garantizaba a su maestre que siguiera detentando el maestraje del

31. A.H.P.M., leg. 4, 11-VII-1511.

32. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T.: *El puerto de Málaga...*, 78-84, donde tratamos sobre el particular y ofrecemos ejemplos.

33. A.H.P.M., leg. 3, 16-I-1504.

34. A.H.P.M., leg. 8, 8-II-1504.

mismo, aunque sólo fuera en calidad de asalariado³⁵. En este sentido, es significativo el ejemplo que nos ofrece Martín Ochoa, quien, como ya vimos, había recibido en julio de 1511 un préstamo para hacer un porte a Galicia; un mes después, sin embargo, acaba vendiendo en Málaga la mitad de su nao “*con la mitad de los aparejos y cosas neçesarias para su reparo*” a Miguel de Gravaligas, que en este caso no se trataba de un mercader, sino de una persona con experiencia, o al menos interesada, en el oficio de marear. Como ambos estaban interesados en explotar personalmente la nao, llegaron al siguiente acuerdo sobre el maestraje y regimiento de la misma:

- Durante los primeros ocho meses, que empiezan a contar a partir del momento en que se produce la venta, Miguel de Gravaligas “*tendrá y gobernará el maestraje, sin que Martin Ochoa entienda en ello*”.
- “*Todo lo que la dicha nao ganare, así de fletes como de otras cosas*” durante estos ocho meses, se dividirá a partes iguales, una vez descontadas las costas.
- Cumplidos los ocho meses, Martín Ochoa “*llevará durante los ocho meses siguientes el maestraje e regimiento de la dicha nao*”.
- Durante los meses en que Miguel de Gravaligas lleve el maestraje, “*que Martin Ochoa pueda poner en la nao un escribano de su mano sin que Miguel de Garavaligas le ponga impedimento alguno*”; y lo mismo podrá hacer Miguel de Gravaligas cuando tome el maestraje Martín Ochoa.
- Una vez cumplidos los ocho meses correspondientes a uno y otro, ambos detentarán conjuntamente el maestraje de la nao³⁶.

Así, pues, el recurso al *préstamo marítimo* permitía a más de un patrón en apuros hacer frente a los problemas pecuniarios y conservar el navío en su totalidad. Pero, también, en otros casos, posiblemente los menos, el maestre procedía a suscribir un contrato de compraventa porque tenía que saldar las deudas contraídas con el acreedor del préstamo, prefiriendo contar con un nuevo socio antes de que se procediera a una subasta de su barco³⁷. No hay que olvidar que cuando el navío llegaba sin contratiempos al puerto de destino, el maestre contaba con un plazo de días determinados, a lo sumo un mes, para devolver el anticipo a riesgo, a fin de evitar que el acreedor actuara sobre el barco y los bienes del maestre, que se hallaban hipotecados. Y aunque para Málaga no contamos con noticias al respecto, en otros puertos mediterráneos no era infrecuente que el reconocimiento de la deuda adoptara la forma de una letra de cambio

35. En efecto, tal posibilidad solían neutralizarla más de un patrón que procedía a la venta de su barco incluyendo en el contrato la condición de continuar siendo el maestre por el tiempo que quiera o, de lo contrario, el propietario le había de compensar económicamente. De este modo, conservaba su tradicional medio de vida. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T.: *op. cit.*, 83-84.

36. *A.H.P.M.*, leg. 17, 20-VIII-1511.

37. Aunque para Málaga no disponemos de ejemplos al respecto, no era inusual proceder a la subasta de un navío ante la insolvencia del patrón. En Barcelona, por ejemplo, como ha puesto de manifiesto C. CARRÈRE, se procedía a la subasta del navío cuando se daba el caso de un patrón mal pagador, *op. cit.*, I, 210-211, nota nº 2.

sobre el montante del préstamo, sistema más gravoso para el librador, pero que permitía al beneficiario, cuando el pago no se cumplía, protestarla ante notario y reclamar de nuevo la deuda, incluyendo en ella las costas ocasionadas³⁸.

Desconocemos si el interés que cobraba el prestamista por el riesgo marítimo era excesivo y si se ajustaba a unas tasas preestablecidas de acuerdo con el recorrido del navío, puesto que en los contratos de préstamo con que contamos se declara una suma determinada sin diferenciarse el anticipo que realmente había tomado el maestro y el interés añadido por el riesgo. Sin embargo, a tenor de las cartas de obligación que suscribían las partes –de las que sólo he recogido dos, y sobre las que ya se ha hecho mención–, el interés cobrado era de cierta consideración.

LOS VASCOS, PROTAGONISTAS EN LOS PRÉSTAMOS MARÍTIMOS.

En la casi totalidad de los *préstamos a la gruesa* que se suscriben en Málaga durante los años que tratamos, llama la atención el protagonismo que detentan los vascos, no tanto como maestros o patronos³⁹, sino como prestamistas. Es cierto que la presencia de mercaderes vascos en Málaga se constata desde los momentos inmediatos a la conquista de la ciudad, si bien no era tan destacada como la de otros repobladores que procedían de distintos lugares de la Corona castellana, así como de la confederación aragonesa. Como vecinos, moradores o “estantes”, los vascos centraban mayoritariamente sus actividades en los despachos de hierro labrado o sin labrar que se descargaba de las naos procedentes del Cantábrico y a quienes el eje Málaga-Córdoba les permitía introducir la mercancía en ciudades y villas del interior⁴⁰.

Pero los prestamistas vascos que actúan en Málaga no aparecen vinculados en su actividad con aquellos paisanos suyos que se muestran interesados, sobre todo, por las ventas y distribución de hierro en la ciudad, así como por las exportaciones de trigo con destino a los puertos del Cantábrico. Cabe preguntarse, pues, quiénes eran estos prestamistas y cómo y con quiénes especulaban. Como se puede constatar en la relación que seguidamente ofrecemos, son personas todas ellas *estantes* cuya presencia en nuestra ciudad es esporádica. No suelen

38. En la documentación notarial, tanto de Barcelona como de Valencia, se conservan ejemplos de préstamos marítimos que adoptan la forma de letras de cambio, mientras que en Galicia apenas se cuenta con noticias sobre el particular. Cf. CARRÈRE, C.: *op. cit.*, I, 119 y 215; GUIRAL, J.: *op. cit.*, 278-282; y FERREIRA, E.: *op. cit.*, 427.

39. Buena parte del tráfico marítimo que registra el puerto de Málaga durante estos años se hallaba en manos de transportistas vascos, sobre todo en el trayecto Málaga-Poniente, cuyas naves eran contratadas por mercaderes interesados en la exportación de fruta pasa a Flandes y de trigo a diversos puertos de la cornisa cantábrica. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T.: *op. cit.*, 64-67. Asimismo, sobre el protagonismo de la flota cántabra en el Mediterráneo, HEERS, J.: “Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle”, *Bulletin Hispanique*, 57, 1955, 295-302. Y sobre las llegadas de trigo andaluz a las costas del Cantábrico, GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: “El aprovisionamiento de trigo en Vizcaya a fines del siglo XV”, *Homenaje al prof. Alarcos García*, II, Valladolid 1966-67, 683-696.

40. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T.: *op. cit.*, 223-225.

suscribir más de un préstamo a riesgo, o a lo sumo dos⁴¹, y siempre con maestros o patrones vascos, posiblemente conocidos, porque son originarios del mismo lugar o de lugares próximos, sin olvidar que en algún que otro caso el prestamista tiene intereses en el navío como *señor* de una parte del mismo, o vínculos familiares con el maestro. La concidadanía y/o los lazos de parentesco eran circunstancias que, sin duda alguna, garantizaban la devolución del préstamo sin necesidad de aval⁴², máxime si el pago había de efectuarse en alguno de los puertos de Guipuzcoa o Vizcaya, como así ocurría en la mayoría de los casos, y en más de un ejemplo, incluso, coincidiendo con el lugar de residencia del maestro. Lo usual era que el prestamista especulara con su dinero de manera individual, sin asociarse para ello con otros inversores, aunque excepcionalmente en algún que otro contrato la inversión en el préstamo a riesgo sea obra de un pequeño grupo de mercaderes que trabajan en *compañía*, con un carácter marcadamente familiar. El prestamista arriesgaba una determinada cantidad para un viaje de ida a uno de los puertos del Cantábrico; y cuando eran varios los prestamistas que invertían para un mismo trayecto y en el mismo navío, cada cual arriesgaba de manera autónoma, y sin tener en cuenta al resto de los prestamistas, la cantidad que estimase oportuna, obligándose el maestro a devolver “*lo que cada uno dellos le presta*”. En aquellos viajes en los que aparecen invirtiendo dos o tres prestamistas, el dinero se podía arriesgar sobre la totalidad del navío o bien cada uno de los especuladores lo hacía sobre aquella parte del navío que consideraba menos vulnerable a los riesgos de mar, si bien, como ya se ha puesto de manifiesto, lo más frecuente era que el préstamo a riesgo cubriese todo el navío, equipo incluido y fletes. Finalmente, cabe señalar que los *préstamos a la gruesa* que se cierran en Málaga, y que por la procedencia geográfica de las partes contractuales dan la impresión de que este sistema de cobertura de riesgos era en Málaga “un asunto entre vascos”, presentan una estructura formularia jurídicamente simple e imprecisa, pues con frecuencia no se precisaba el puerto en el que el maestro deudor había de efectuar el pago, como si ello fuese totalmente secundario para el prestamista, del mismo modo que en los contratos sólo figuran la parte prestamista y la parte libradora⁴³.

PRÉSTAMOS MARÍTIMOS SUSCRITOS POR VASCOS

- **22-XII-1501:** Juan de Uriarte, vecino de San Vicente de Baracaldo, maestro de la nao “Santa Águeda”, que viaja a Génova, recibe de Rodrigo de Bitariga, vecino del mismo

41. Tan sólo en dos ocasiones se repiten los nombres de los prestamistas, que, además, trabajan constituidos en *compañía*. Se trata de los mercaderes, todos ellos vecinos de Bilbao, Diego de Çevalla, Antonio de Çevalla e Íñigo de Nauco: *A.H.P.M.*, leg. 35, 12-III-1516 y 18-IX-1516.

42. Efectivamente, de los contratos de préstamo a riesgo con que contamos, sólo en uno se exige al prestatario, que en este caso es mercader y no patrón, el aval. Nos referimos al ejemplo ya citado para un viaje a La Coruña, siendo ambas partes oriundas de Galicia, así como los fiadores. Vid. nota 14.

43. Cf. el exhaustivo análisis de los *cambios marítimos* que, partiendo de los documentos de aplicación del derecho, la literatura jurídica y las ordenanzas sobre cambios, hace PELÁEZ, M.J. en su ya citado artículo, *op. cit.*, en particular 137-143.

- lugar, un préstamo de 118 ducados, a riesgo de la nao, fletes y aparejos. El reembolso del préstamo, después de que la nao regrese, en un plazo de 20 días.
- **12-I-1502**: Martín de Azantín, vecino de Azantín y maestre de la nao “Santa Catalina”, que viaja a Bermeo o San Sebastián, recibe de Martín Pérez de Verraoza, vecino de Azantín, un préstamo de 40 ducados. Y unos días después, en **21-I-1502**, recibe otro préstamo de 36 ducados de Juan de Arriaga, vecino de la villa de (?). La devolución de los préstamos, en el puerto de destino y en un plazo de 20 días.
 - **4-X-1502**: Juan Martínez de Yreta, vecino de Deva y maestre de la nao “San Julián”, que viaja a Flandes, recibe de Ochoa Pérez de Yndarieta, vecino del mismo lugar, un préstamo de 28 ducados. **El mismo día**, y en contrato aparte, recibe de Martín de (?), vecino de Santacruz de Cestona, 130 ducados para el mismo viaje. La devolución, en el puerto de destino y en 31 días.
 - **16-I-1504**: Juan de Pando, vecino de Portugaleta y maestre de la nao “Santa María de Piedad”, que viaja a Cádiz, recibe de Martín de Celaya, señor de la mitad de la nao, vecino de Motrico, un préstamo de 43.101 maravedís. Ha de devolverlo en Cádiz, en 15 días.
 - **8-II-1504**: Juan de Pando, que hace viaje de ida y vuelta a Orán, recibe de Martín de Celaya un préstamo de 127’5 ducados. Ha de devolverlo cuando regrese, en un plazo de 20 días.
 - **15-III-1511**: Diego Pérez de Endureta, vecino de Zumaya y maestre de la nao “Santa María”, recibe de Miguel de Arriola y de Juan Ochoa de Yribe, vecinos de Deva, un préstamo de 66 ducados y 200 maravedís, cantidad que no ha de devolver hasta los seis meses. (En realidad, el préstamo ascendió a 112 ducados). No consta el lugar donde ha de restituir el préstamo.
 - **5-VII-1511**: Juan Velasco, vecino de Portugaleta y maestre de la nao “Santa Ana”, recibe de Martín Yvannes, vecino de Bilbao, un préstamo de 26.105 maravedís, que no ha de devolver hasta los tres meses, sin constar el lugar.
 - **5-VII-1511**: Mejón de Chave, vecino de San Sebastián y maestre de la nao “Santa Catalina”, recibe de Juan de Huga, vecino de la misma villa, un préstamo de 44 ducados, que no ha de devolverle hasta los cinco meses. **El mismo día**, y en contrato aparte, recibe de su hermano Martín de Chave 66’5 ducados, que ha de pagárselos cuando transcurran cinco meses. Y unos días después, el **11-VII-1511**, otro hermano, Juan Bueno de Chave le presta 136 ducados, a condición de participar proporcionalmente al anticipo que le ha hecho, en las pérdidas y ganancias. No consta el lugar del pago.
 - **27-VIII-1511**: Martín Ochoa, vecino de la villa de (?), y maestre de la nao (?), que viaja a Galicia, recibe de Juan Pérez, Pedro de Aspen y Juan de Landaverde, guipuzcoanos, un préstamo de 180 ducados. No constan ni lugar, ni plazo de devolución.
 - **25-X-1515**: (?), vecino de Bermeo y maestre de la nao “Santa María de Michitra”, que viaja a Bermeo, recibe en préstamo de Martín de Asquiza, piloto de la nao y vecino de la misma villa, 68’5 ducados. Y un día después, el **26-X-1515**, recibe de Fernando de Madariaga, vecino también de Bermeo, otro préstamo de 86 ducados. Ha de pagar los préstamos en Bermeo, en 31 días.

- **12-III-1516**: Martín Pérez de Marquina, vecino de Bilbao y maestro de la nao “Santa María”, que viaja a Vizcaya o Guipuzcoa, recibe de Diego de Çevalla, mercader vecino de Bilbao, por sí y en nombre de sus compañeros Antonio de Çevalla e Íñigo de Nauco, vecinos de la misma villa, un préstamo de 72 ducados. La devolución en Bilbao, en un plazo de 25 días.
- **12-III-1516**: Juan de Olea, vecino de Lequeitio y maestro de la nao “San Martín”, que viaja a Vizcaya o Guipuzcoa, recibe de Fortuno de Oriondo, mercader vecino del mismo lugar, un préstamo de 61 ducados. La devolución, en el puerto de destino, en 25 días.
- **23-IV-1516**: Íñigo de Lorriaga, vecino de Deva y maestro de la nao “Santiago”, que viaja a Vizcaya o Guipuzcoa, recibe de Domingo de Amaya, mercader vecino de Vergara, un préstamo de 115 ducados. La devolución en Deva, en 25 días.
- **8-V-1516**: Diego de Corbalancha, vecino de Bilbao y maestro de la nao “San Silvestre”, que viaja a Vizcaya, recibe de Pedro de Santucha, vecino de San Pedro de Deusto, un préstamo de 34 ducados de oro. La devolución, en el puerto de destino, en 25 días.
- **18-IX-1516**: Pedro de Çebilera, vecino de San Vicente de Baracaldo y maestro de la nao “Santiago”, que viaja a Fuenterrabía, recibe de Diego de Çevalla, Antonio de Çevalla e Íñigo de Nauco, mercaderes vecinos de Bilbao, 226 ducados de oro. La devolución, en el puerto de destino, en un plazo de 25 días.

Indudablemente, el número de contratos sobre préstamos a riesgo que se registran en Málaga durante este período no es comparable al constatado para otros puertos mediterráneos, como, por ejemplo, los de Barcelona o Valencia, pero no por ello deja de ser significativo. Añadamos, para concluir, que el *préstamo a la gruesa* presenta analogías con el *seguro marítimo*, sistema de cobertura de riesgos que no supe al *préstamo marítimo*, sino que ambos procedimientos coexisten desde finales del siglo XV, y así se ha constatado en la ciudad de Málaga⁴⁴.

44. Cf. LÓPEZ BELTRÁN. M^a T.: *El puerto de Málaga...*, 85-89.