

Manuel Vaquero Piñeiro
Universidad de Roma "La Sapienza"

El comercio atlántico en el puerto de Civitavecchia durante los siglos XVI y XVII¹

Además de las consideraciones provenientes de una amplísima bibliografía sobre las redes mercantiles y los operadores económicos en los umbrales de la modernidad, uno de los factores que en mayor medida contribuyeron a que el área mediterránea a finales del siglo XV no sufriera ningún tipo de desplome comercial fue la explotación de los riquísimos yacimientos de alumbre en las montañas de Tolfa. Como bien sabemos se debe a Giovanni da Castro el feliz hallazgo en 1462 y en el clima de general angustia tras la caída de Constantinopla, el descubrimiento de los yacimientos del precioso mineral a pocos kilómetros de la capital pontificia fue juzgado un hecho milagroso que, según los planes del papato, debería haber servido para financiar una imponente cruzada con la cual recobrar la perdida capacidad militar. Si bien hasta la segunda mitad del siglo XVI todos planes para armar una flota capaz de detener el inarrestable avance turco se revelaron banos, desde un primer momento resultó evidente que el alumbre descubierto en el Estado de la Iglesia, dada su buena calidad y abundancia, adecuadamente distribuido, podría revelarse fundamental para el correcto funcionamiento del sector textil europeo. Y no tardó mucho en ser así. Entre el primero de noviembre de 1462 y el primero de abril de 1463 se fabricaron más de cien mil cántaros de alumbre, más o menos a un ritmo de 36.600 al año en su mayor parte destinadas a la exportación hacia los principales centros manufactureros del norte de Europa.

De hecho, en torno a la extracción y producción del alumbre nace en el centro de la Península Italiana un auténtico enclave protoindustrial donde, según algunos cronistas de finales del siglo XV, llegaron a trabajar mas de 8.000 personas; se trata, no cabe duda, de cálculos muy poco rigurosos los cuales, ahora bien, nos ayudan a comprender mucho mejor la resonancia que tubo que tener la rápida formación de una nueva realidad económica compuesta por canteras a pleno ritmo, centenares de obreros, hornos para la cocción del mineral, medios de transporte, mercaderes y hombres de negocios dispuestos a invertir ingentes suma de dinero. Desde entonces cambió radicalmente el papel comercial del tramo central de la costa tirrénica y de su principal puerto, Civitavecchia. Dado el emplazamiento y la estructura del puerto de Civitavecchia éste era el único donde las naves de un cierto tonelaje podían anclar, además reunía los requisitos necesarios para efectuar las operaciones de almacenaje y carga con relativa facilidad. De esta forma, al socaire de una demanda internacional en rápida expansión, en las postrimerias del siglo XV cristalizó un

¹ Versión resumida sin notas y bibliografía parcial. No citar sin la autorización del autor.

espacio económico triangular integrado por Roma (centro político-financiero), Tolfa (centro productivo) y Civitavecchia (centro comercial).

Son ideas que requieren un análisis más detallado que me prometo realizar cuando llegue el momento de presentar la versión definitiva del texto. Sin embargo y aunque sea necesaria una reflexión más sosegada creo que, como material de discusión, pueda ser útil presentar una serie de datos a través de los cuales se comprende mucho mejor hasta que punto la comercialización del alumbre de Tolfa contribuyó a intensificar las relaciones entre el Atlántico y el Mediterráneo a partir de finales de la Edad Media. Utilizando los libros de *Ancoraggio* en los que aparecen contabilizados los tributos pagados por los patrones de las naves atracadas en el puerto de Civitavecchia, se puede apreciar como con anterioridad al 1462 el movimiento de embarcaciones y mercancías concentradas en dicho puerto no supera el ámbito estrictamente local o a lo sumo regional. Entre los productos exportados domina el trigo mientras que entre las importaciones destacan el vino, el queso, las sardinas, el atún, las naranjas o la madera, y las zonas con las que se mantienen relaciones comerciales son siempre de la Península Italiana (Liguria, Campania, Cerdeña, Toscana). El primer registro disponible va desde el primero de julio de 1454 hasta el 27 de abril de 1455, meses durante los cuales llegaron a Civitavecchia unas 70 embarcaciones. El siguiente registro, referido al periodo mayo 1461 / junio 1462, nos coloca a caballo del descubrimiento de las minas de alumbre y los cambios se notan en seguida. Si hasta noviembre 1461 el ritmo sigue siendo bastante modesto, a partir de este momento el tráfico se incrementa notablemente: los productos descargados no cambian pero en esta circunstancia las embarcaciones anotadas son 176 y todo hace pensar que el tirón se debió a un repentino aumento de la demanda. La mayoría de las naves indicadas son las típicas usadas en el Mediterráneo para realizar rutas de relativamente cortas pero también comienzan a mencionarse navíos de mayor embergadura: carabelas venecianas, sicilianas y catalanas con uno o dos castillos. Es fácil de suponer que resultaba imprescindible garantizar un regular y abundante abastecimiento de las minas pero por su cuenta también la ciudad de Civitavecchia comenzó a ser la meta de tantos mercaderes y artesanos extranjeros, algunos de ellos españoles, atraídos por un comercio en rápida expansión. El tercer registro que cubre desde el 3 de septiembre de 1467 hasta el 7 de enero de 1470 apuntala el cambio: las embarcaciones tocan la cifra de 425, de las cuales 15 de gran tonelaje. Civitavecchia, en menos de un decenio, ha dejado de ser un puerto de segunda categoría, apenas mencionado en los tratados comerciales, para transformarse en una doble óptica: por un lado era la salida directa al mar del mineral producido en Tolfa, pero por otro era la puerta de acceso de tantos productos destinados al abastecimiento del mucho más grande y rico mercado romano.

Si ahora pasamos a ver la fase de la exportación del alumbre podremos apreciar una vez más como una de las principales características del capitalismo comercial en los umbrales de la Edad Moderna es su idiosincrática tendencia a la creación de una tupida urdimbre de relaciones rentabilizando al máximo las capacidades de cada componente. Antes de nada, precisar que más del 98% del alumbre producido se exportaba vía mar, es, por lo tanto, en las rutas marítimas donde se decidía el futuro de los capitales de aquéllos que habían obtenido de la Cámara Apostólica el privilegio de poder producir y comercializar en régimen de monopolio la preciosa materia prima. En un primer momento fueron una serie de mercaderes genoveses (Eliano Spinola, Lodisio Centurioni y Baldassare Giustiniani) pero desde 1466 el negocio fue acaparado por la todopoderosa familia Médici que lo conservó hasta 1475; durante el último cuarto del siglo XV se suceden otras familias de banqueros (Pazzi, Gentili, Rucellai) antes de llegar al 1501 cuando Alejandro VI alcanza un acuerdo con Agostino Chigi, en cuya compañía figura como socio principal otro personaje de la alta finanza romana del Renacimiento, Ambrogio Spannocchi. Los toscanos predominaron hasta los años treinta del siglo XVI momento en el cual, en el contexto de un general cambio en los equilibrios del gran capitalismo internacional, se impusieron de nuevo los genoveses (Grimaldi, Venturi, Sauli).

Pero volviendo a las últimas décadas del siglo XV, el análisis de la nacionalidad de las embarcaciones fletadas para transportar el mineral hasta los puertos de Inglaterra, Francia o Flandes, ha permitido distinguir dos momentos muy distintos. Si hasta 1475-1480 predominan los italianos y los portugueses, desde este momento en adelante el protagonismo lo alcanzan los vascos. Entre 1489 y 1512 se contabilizan en Civitavecchia más de 40 patrones de naves identificados con el toponimo "vizcaíno" pero por fortuna de muchos de ellos se indica también la localidad concreta de proveniencia (Bilbao, Motrico, San Sebastián, Ondarrua). La fuente, desde este punto de vista, se demuestra muy detallada y nos da la posibilidad de saber que la mayoría de las naves utilizadas por los vascos para el transporte de alumbre eran de medio o pequeño tonelaje, de media 2.000 cántaros, muy alejadas de los grandes navios de hasta 7.000 cántaros documentados por J. Heers en el puerto de Génova a comienzos del siglo XV. Lo en concreto se verifica con el comercio de alumbre es un tipo de flete perfecto, utilizando naves veloces, cargadas con un solo producto y capaces de hacer el viaje hasta el puerto de destino casi sin realizar escalas intermedias. En esto lo vascos, ya desde cuando hicieron su aparición en el Mediterráneo italiano, a mediados del siglo XIV, eran los ofrecían mayores garantías y por eso no sorprende comprobar que de las 74.972 cántaras enviadas entre 1478 y 1489 a ciudades situadas más allá del estrecho de Gibraltar, 51.989 (el 69%) lo hicieron en naves vascas. Sin entrar en demasiados detalles la situación no cambia con

el nuevo siglo y a lo largo del primer cuarto del siglo XVI no faltan las noticias sobre la presencia constante de naves y patrones vascos en el puerto de Civitavecchia.

Ahora bien, el papel jugado por los vascos en el puerto de Civitavecchia a comienzos del siglo XVI se enmarca en un preciso momento histórico de la economía de Roma y su área de influencia. Dando por descontado que el dinamismo premoderno vivido por la capital del Estado de la Iglesia mal se concilia con conceptos del tipo 'centro-periferia' o 'desarrollo desigual', no queda, por el momento, que señalar como el crecimiento demográfico y financiero de la ciudad favoreció el asentamiento de numerosos operadores económicos extranjeros, entre ellos muchos provenientes de la Península Ibérica. En este momento y ante las numerosas pruebas de general dinamismo provenientes de la orilla italiana del Mediterráneo occidental el empleo de conceptos como centro-periferia o desarrollo desigual más que ayudar nos alejarían de una correcta comprensión de la distribución geográfica de los recursos y de los centros decisionales. Por lo menos desde 1484 existía en la capital pontificia un consulado catalán y a partir de estos momentos aumentan las noticias sobre los negocios practicados por un nutrido número de artesanos, empresarios y banqueros tanto del reino de Aragón como de Castilla. Muchos de ellos, sin excluir a priori una posible condición judeo-conversa, se dedicaban a la manufactura y comercialización de tejidos y objetos de cuero; los vemos involucrados en la venta de telas "a la española", en la compra de grandes cantidades de lana, en la gestión de telares, tiendas e incluso batanes. A escala internacional, cabe mencionar algunos hombres de negocios catalanes (Jeronimo Beltran, Juan Font) dedicados al transporte de grano y de alumbre hasta Barcelona y Valencia, a la importación, entre otras muchas mercancías, de atún, queso, mantas, madera pero sobre todo azúcar gaditano, canario y portugués. Qué el azúcar, producto atlántico y colonial que penetra con fuerza en el mercado romana, fuese un sector muy rentable, en grado de atraer el interés del capital mercantil, lo demuestra la sociedad para la plantación de caña y la construcción de dos molinos al sur de Roma, rayando con el reino de Nápoles, en una zona donde gracias a la abundancia de agua y a las elevadas temperaturas, el cultivo podía dar buenos resultados. Si a todo esto y aunque nos movamos a grandes pinceladas, añadimos un incesante movimientos de letras de cambio entre las principales plazas financieras de Europa (Medina del Campo, Nápoles, Sevilla, Lyon, ...) podemos afirmar que en el tránsito del siglo XV al siglo XVI Roma llegó a ser el escenario del auge y la prosperidad de tantos grande y pequeños hombres de negocios ibéricos a los cuales bien se podrían aplicar las palabras de Vázquez de Prada a propósito de la trayectoria del más famoso Simón Ruiz "aparecen en la escena de los negocios sin antecedentes conocidos y desaparecen fugazmente de ella sin apenas dejar traza". Extrema movilidad e incesante recambio, éstas son en síntesis las características de fondo de una estructura comercial-financiera, ajena a categorías interpretativas demasiado

rígidas, cuya dinámica interna aun no conocemos muy bien pero que, de hecho, permitía a los mercaderes castellanos y catalanes afincados en Roma transportar una gran variedad de productos y establecer una continua circulación monetaria entre las regiones que se asomaban al mar Tirreno, a la vez que aumentaba la articulación de los espacios económicos a ambos lados del Estrecho de Gibraltar.

La tendencia positiva para las actividades de los españoles en el Mediterráneo occidental comienza a virar a partir de 1540. Si bien en 1536 y 1539 varios mercaderes españoles residentes en las ciudades francesas de Rouen y de La Rochelle comercializan grandes cantidades de alumbre italiano, y entre 1541 y 1547 Martín Ayala resulta ser uno de los principales exportadores de alumbre desde el puerto de Civitavecchia, el papel de los ibéricos en este específico sector se hace cada vez más esporádico hasta desaparecer del todo. Es del 1545-1546 la última noticia que documenta una nave vasca cargando mineral en el puerto pontificio. El viento para las economías mediterráneas estaba cambiando y aunque se haya adoptado una exposición bastante sintética la cronología apenas indicada autoriza a decir que la crisis de la presencia vasca en el comercio mediterráneo no se produjo a mediados del siglo XV, como propuso hace algún tiempo J. Heers en un famoso artículo, sino un siglo después, en pleno ekuador Quinientos. Llevaría demasiado tiempo analizar causas y consecuencias pero el alejamiento vasco, expresión de un determinado modo de entender las relaciones entre el Mediterráneo y el Atlántico que llegaba a su fin, fueron substituidos casi inmediatamente por ingleses, franceses, holandeses e incluso daneses. Un nuevo capítulo en la integración comercial entre ambos mares estaba a punto de abrirse y Civitavecchia, a la par del más nombrado y mejor conocido puerto toscano de Livorno, no podía permanecer al margen. Ya no era sólo cuestión de enviar alumbre hacia el Norte de Europa, a partir de finales del siglo XVI lo que se produce es un movimiento de las mercancías en dirección contraria: a través de Civitavecchia se lleva a cabo la importación de bienes atlánticos. El pescado seco constituye el mejor ejemplo de ello. A comienzos del mes de febrero de 1591 atracó en el puerto una nave inglesa para vender arenques ahumados y dado el tono de la registración aduanera cabría la posibilidad de que fuera la primera vez que ocurría algo parecido. Al mismo tiempo se habla de la actividad de mercaderes flamencos dedicados a la comercialización de una amplia gama de productos, algunos de ellos de origen colonial (tabaco, cacao, porcelana, algodón). La fuente no permite un cálculo estadístico, sin embargo las noticias recogidas constituyen el primer paso de un fenómeno que alcanza su plena madurez a mediados del siglo XVII, merced sobre todo a las masivas importaciones de bacalao de Terranova.

Para el periodo comprendido entre el primero de abril de 1645 y el 30 de marzo de 1649 poseemos más de 6300 asientos aduaneros, de éstos 125 (apenas del 2%) corresponden a naves de

alto bordo, es decir embarcaciones destinadas al comercio internacional. Civitavecchia sigue manteniendo su condición de un puerto de dimensión peninsular, colocado a medio camino entre Liguria, Cerdeña, la isla de Elba, Calabria y Toscana. Si las exportaciones se ciñen al alumbre, las importaciones se dividen entre grano (el 35%), pescado en salazón (el 29%) y lana, cuero y tejidos (el 6%). Según la zona de proveniencia, las naves de mayor tonelaje suelen provenir de Livorno (el 41%) pero otras muchas lo hacen desde Flandes (el 23%), Génova (el 16%), las Marcas (el 14%), el Norte de Africa (el 4,5%) e incluso de la Bretaña (el 2%). Son años centrale del siglo XVI son muy difíciles por lo atañe el abastecimiento de grano y por eso no sorprender constatar que las autoridades papales pero también napolitanas, ante la necesidad de satisfacer la demanda proveniente de sus respectivos mercados ciudadanos, favoreciesen la compra de cereales allí donde hubiera excedentes. Curioso, desde este punto de vista, el paso hacia Nápoles de una nave bretona capitaneada por un inglés cargada de trigo. ¿Podemos considerar este episodio una prueba más de la incapacidad agrícola de las regiones meridionales del Mediterráneo a mediados del siglo XVII?. Un buen número de veleros llegaban a Civitavecchia provenientes de Livorno con las bodegas vacías; allí, gracias al status de puerto franco, habían descargado toda o parte de las mercancías, y en el puerto pontificio o cargaban alumbre o se limitaban a pasar de largo para dirigirse a una plaza más conveniente (Chipre, Alejandría, Dalmacia). Lo mismo cuando se hacía la ruta en sentido contrario, de Sur a Norte: desde Trípoli, Túnez, Sicilia, Campania para recalar en Livorno o Génova con cuero, lana, sal y pieles. Si observamos lo que sucede algunos años antes, entre 1641 y 1642, el resultado no sufre ninguna variación: entre las naves de 'alto bordo' predominan las inglesas, las holandesas y las francesas. Asimismo las declaraciones que los capitanes realizaban ante los cónsules extranjeros instalados en Civitavecchia para denunciar las pérdidas sufridas a causa de una tormenta o de un ataque barbaresco apuntalan lo que se acaba de decir. Todavía queda mucha investigación por delante pero la Península Ibérica aparece en muy contadas ocasiones, casi siempre poseyendo una mera y simple dimensión geográfica, nunca económica: en un par de ocasiones se alude a naves destinadas a Barcelona o Valencia, sin embargo lo normal es hablar de los vientos de Finisterre o cerca de la isla de Mallorca. Es decir a mediados del siglo XVII, la presencia española en el comercio internacional entre el Mediterráneo y el Atlántico, por lo menos visto desde el puerto de Civitavecchia, es sólo un feliz recuerdo.

BIBLIOGRAFIA

- Arizaga Bolumburu, B., *La actividad comercial del País Vasco en la Edad Media*, en *Segundo Congreso Mundial Vasco. II. Instituciones, economía y sociedad (siglos VIII-XV)*, Bilbao 1988, pp. 287-304.
- Arizaga Bolumburu, B., *Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular*, en *Las sociedades urbanas en la España medieval*, XXIX Semana de Estudios Medievales, Estella 15-19 julio 2002, pp. 195-242.
- Aurrell, J. (ed.), *El Mediterráneo medieval y renacentista. Espacio de mercados y de culturas*, Barañáin (Navarra) 2003.
- Barbieri, G., *Industria e politica mineraria nello Stato Pontificio dal '400 al '600*, Roma 1940.
- Braudel, F. – Romano, R., *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, Paris 1951.
- Braudel, F., *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'Età di Filippo II*, I-II, Torino 1986.
- Calegari, M., *Navi e barche a Genova tra il XV e il XVI secolo*, en *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, I, Genova 1970, pp. 13-56.
- Casado Alonso, H., *El comercio español en las rutas del Norte en la época de Carlos V*, en *Carlos V. Europeísmo y universalidad. Población, economía y sociedad*, IV, Madrid 2001, pp. 129-158, p. 131.
- Cruselles, E., *Los mercaderes de Valencia en la Edad Media*, Lleida 2001.
- Curcio, G. – Zampa, P., *Il porto di Civitavecchia dal XV al XVIII secolo*, en *Sopra i porti di mare. IV. Lo Stato Pontificio*, ed. G. Simoncini, Florencia 1995, pp. 159-232.
- Delumeau, J., *L'alun de Rome XV^e-XIX^e siècle*, Paris 1962.
- Esch, A., *Navi nel porto di Roma. Esempi di carichi di merci nei registri doganali del Quattrocento*, in *Medioevo Mezzogiorno Mediterraneo. Studi in onore di Mario Del Treppo*, II, ed. G. Rossetti y G. Vitolo, Napoli 2000, pp. 93-103.
- Fenicia, G., *Tendencias comerciales en el reino de Nápoles durante la primera mitad del siglo XVI (1503-1556)*, "Estudis", 19 (1993), pp. 6-37.
- Fernández González, F., *Comerciantes vascos en Sevilla, 1650-1700*, Vitoria 2000.
- Ferreira Priegue, E., *Cónsules castellanos y cónsules de españoles en el Mediterráneo bajomedieval*, in *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes de los siglos XIV, XV y XVI*, ed. H. Casado Alonso, Burgos 1995, pp. 191-240.
- Ferrer i Mallol, M.T., *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona 2000.
- Ferrer i Mallol, M.T., *Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos*, en *Transporte y comercio marítimos*, "ITSAS. Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco", 4 (2003), pp. 115-128.
- Franchini, V., *Note sull'attività finanziaria di Agostino Chigi nel Cinquecento*, in *Studi in onore di Gino Luzzatto*, II, Milano 1950, pp. 156-175.
- Grendi, E., *I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666*, "Rivista Storica Italiana", LXXXIII/1 (1971), pp. 23-63.
- Grendi, E., *Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel '500*, "Rivista Storica Italiana", LXXX/3 (1968), pp. 593-638.
- Heers, J., *Le commerce des basques en Méditerranée au XV^e siècle (d'après les archives de Gênes)*, "Bulletin Hispanique", LVII (1955), pp. 292-324.
- Heers, M.L., *Les Génois et le commerce de l'alun à la fin du Moyen-Âge*, «Revue d'Histoire Économique et Sociale», 32 (1954), pp. 31-53.
- Igual Luis, D., *Itinerarios comerciales en el espacio meridional mediterráneo de la Baja Edad Media*, en *Itinerarios medievales e identidad hispánica*, XXVII Semana de Estudios Medievales, Pamplona 2001, pp. 113-158, pp. 142-147.
- Igual Luis, D., *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Castellón 1988.
- Iradriel, P., *Metrópolis y hombres de negocios*, en *Las sociedades urbanas en la España medieval*, XXIX Semana de Estudios Medievales, Estella 15-19 julio 2002, pp. 277-310. en *Las sociedades urbanas en la España medieval*, XXIX Semana de Estudios Medievales, Estella 15-19 julio 2002, pp.
- Iradriel, P. – Igual Luis, D., *Del Mediterráneo al Atlántico. Mercaderes, productos y empresas italianas entre Valencia y Portugal (1450-1520)*, en *Portugal mediterráneo*, cit., pp. 143-194.

- Jacoby, D., *Nuovi e mutevoli orizzonti: verso ed oltre l'Oriente mediterraneo*, en *Storia d'Europa*. III. *Il Medioevo, secoli V-XV*, Torino 1994, pp. 1143-1192.
- Knapton, M., *Apogeo e declino del Mediterraneo*, en *Storia moderna*, Roma 1998, pp. 155-182.
- Lopez, R.S., *Il commercio dell'Europa medievale: il Sud*, en *Storia economica Cambridge*, pp. 291-396.
- Marchi, M., *Agli albori della presenza europea in Africa occidentale: forti costieri e trasformazioni territoriali in Ghana, secoli XV-XVIII*, "Storia urbana", 92 (2000), pp. 73-101.
- Monaco, M., *Il monopolio dell'allume nello stato della Chiesa nel primo decennio del sec. XVI*, "Archivi e cultura", XVII (1983), pp. 81-112.
- Morelli, R., *Alla ricerca della pietra luminosa: tecniche ed uomini nelle cave di Tolfa (secc. XVIII-XIX)*, en *La miniera, l'uomo e l'ambiente. Fonti e metodi a confronto per la storia delle attività minerarie e metallurgiche in Italia*, ed. F. Piola Caselli y P. Piana Agostinetti, Firenze 1996, pp. 103-120.
- Montenovesi, O., *Agostino Chigi banchiere e appaltatore dell'allume di Tolfa*, «Archivio della Società Romana di Storia Patria», LX (19379), pp. 107-147;
- Otte, E. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla 1996, pp. 154-155.
- Pagano de Divitiis, G., *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Venezia 1990.
- Palermo, L., *I porti dello Stato della Chiesa in Età moderna. Infrastrutture e politica degli investimenti*, en *Sopra i porti di mare. IV. Lo Stato Pontificio*, ed. G. Simoncini, Florencia 1995, pp. 81-150.
- Parry, J.H., *Le vie dei trasporti e dei commerci*, en *Storia economica Cambridge*, IV. *L'espansione economica dell'Europa nel Cinque e Seicento*, Torino 1975, pp. 178-254, pp. 209-210.
- Postan, M., *Il commercio dell'Europa medievale: il Nord*, en *Storia economica Cambridge*. II. *Commercio e industria nel Medioevo*, ed. M.M. Postan y P. Mathias, Torino 1982, pp. 143-290.
- Salvador Esteban, E., *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*, Valencia 1972.
- Salvador Esteban, E., *España y el comercio mediterráneo en la Edad Moderna*, en *El comercio en el antiguo régimen*, Las Palmas 1994, pp.13-46.
- Tangheroni, M., *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma-Bari 1996.
- Tangheroni, M., *Trasporti navali e commercio marittimo nell'Italia del Quattrocento*, en *València i la Mediterrània medieval. Societats i economies en contacte al segle XV*, "Revista d'Història Medieval", 3 (1992), pp. 27-54, p. 48.
- Tenenti, A. - Tenenti, B., *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa. 1563-1591*, Roma 1985.
- Traselli, C., *Sui biscaglioni in Sicilia tra quattro e cinquecento*, "Mélanges de l'Ecole Française de Rome. Moyen Age. Temps Modernes", 85/1 (1973), pp. 143-158.
- Trocme, E. - Delafosse, M., *Le commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e*, Paris 1952.
- Unali, A., *Marinai, pirati e corsari catalani nel basso medioevo*, Bologna 1983.
- Vaquero Piñeiro, M., *Relaciones entre las villas cántabras de la costa y la península italiana entre los siglos XIV y XV. Datos para su estudio*, en *El fuero de Santander y su época*, Santander 1989, pp. 307-318.
- Vaquero Piñeiro, M., *La presencia de los españoles en la economía romana (1500-1527). Primeros datos de archivo*, "La España Medieval", 16 (1993), pp. 288-305.
- Vaquero Piñeiro, M., *Artigiani e botteghe spagnole a Roma nel primo '500*, "Rivista Storica del Lazio", 3 (1995), pp. 99-116.
- Vaquero Piñeiro, M., *El capitalismo mercantil español en el umbral de la Edad Moderna. Una cuestión historiográfica*, "Annali del Dipartimento di Studi Geoeconomici Linguistici Statistici Storici per l'Analisi Regionale", 2000, pp. 239-258.
- Vaquero Piñeiro, M., *Mercaderes catalanes y valencianos en el Consulado de Roma*, "Revista d'Història Medieval", 9 (1998), pp. 151-172.
- Vaquero Piñeiro, M., *Navi basche nel commercio dell'allume di Tolfa (1476-1543)*, en *Roma. Donne. Libri tra Medioevo e Rinascimento. In ricordo di Pino Lombardi*, Roma 2004, pp. 179-200.
- Vázquez de Prada, V., *Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI*, en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, II. *La Monarquía. Recursos, organización y estrategias*, Madrid 1998, pp. 37-57.
- Vázquez de Prada, V., *El declive de la construcción naval y de la navegación vascas en el siglo XVI*, en *Navi e navigazione nei secoli XV e XVI*, Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani, Genova 1990, pp. 139-163.
- Yun Casalilla, B., *Entre la economía mundo y el crecimiento polinuclear (los rasgos generales de la economía europea en el tránsito del siglo XVI, 1490-1530)*, en *De la unión de coronas al Imperio de Carlos V*, I, Madrid 2001, pp. 29-45.

Zippel, G., *L'allume di Tolfa e il suo commercio*, "Archivio della Società Romana di Storia Patria", XXX (1907), pp. 5-51 e 389-462.