

HILARIO CASADO ALONSO

EL SEGURO MARÍTIMO  
EN CASTILLA  
EN LOS SIGLOS XV Y XVI



 Cátedra Simón Ruiz  
Universidad de Valladolid



EDICIONES  
Universidad  
Valladolid

# ÍNDICE GENERAL

Presentación Antonio Sánchez del Barrio .....	9
Tabla de abreviaturas .....	15
Introducción .....	17
PRIMERA PARTE	
EL SEGURO EN ESPAÑA EN LOS SIGLOS XV Y XVI .....	27
1. EL SEGURO MARÍTIMO EN LA ÉPOCA PREINDUSTRIAL .....	30
2. FUENTES PARA EL ANÁLISIS DEL SEGURO MARÍTIMO EN CASTILLA EN LOS SIGLOS XV Y XVI .....	35
3. LA NORMATIVA Y LA PRÁCTICA SOBRE LOS SEGUROS MARÍTIMOS EN LOS SIGLOS XV Y XVI .....	44
a) Origen del seguro marítimo en España .....	44
b) La legislación del seguro marítimo en el siglo XVI .....	45
c) El contrato del seguro .....	47
1. Las partes contratantes .....	53
1.1. El asegurador .....	53
1.2. El asegurado .....	54
1.3. El mediador de seguros .....	55
2. Las cosas aseguradas .....	70
3. El itinerario y el buque .....	75
4. Las sumas aseguradas, la prima y el premio .....	76
d) Efectos del seguro .....	78
1. Obligaciones y derechos del asegurado .....	78
2. Obligaciones y derechos del asegurador .....	81
e) El reaseguro o «reaseguro» .....	84
f) El seguro de vida .....	85

## SEGUNDA PARTE

EL NEGOCIO DEL SEGURO EN CASTILLA A FINES DEL SIGLO XV  
Y DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI .....

1. EL NEGOCIO DEL SEGURO EN CASTILLA: UNA ACTIVIDAD PRIVADA Y ESCASAMENTE CONTROLADA HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XVI .....	89
2. LOS SEGUROS DE JUAN DE CASTRO Y SIMÓN DÍAZ EL RICO (1481-1508) .....	92
3. LOS SEGUROS DE LA COMPAÑÍA PESQUERA-SILOS, ASENTADA EN FLORENCIA (1516-1520) .....	106
4. LOS SEGUROS DE LA COMPAÑÍA DE BRUJAS DE JUAN DE CASTRO MÚJICA (1534-1535) .....	107
5. JUAN DE LEZAMA, GRAN ASEGURADOR DE BILBAO (1537-1539) .....	111
6. UN GRAN CORREDOR DE SEGUROS DE AMBERES, JUAN HENRÍQUEZ (1562-1563) .....	123

## TERCERA PARTE

COMERCIO Y NAVEGACIÓN EN LA ÉPOCA DE FELIPE II: BURGOS,  
GRAN BOLSA INTERNACIONAL DE CONTRATACIÓN DE SEGUROS .....

1. EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS EN LA ÉPOCA DE FELIPE II .....	140
2. LOS BARCOS .....	147
3. LAS RUTAS .....	198
1. Los puertos .....	199
2. Los itinerarios .....	215
a) Península Ibérica-Europa noroccidental .....	222
b) La Carrera de Indias .....	228
c) España-Italia .....	236
d) Costa cantábrica-Andalucía .....	238
e) Portugal-Atlántico Sur, Brasil y la India .....	241
f) Portugal-Mediterráneo .....	243
g) España-Portugal .....	243
h) Terranova .....	244
i) Otras rutas .....	254
3. Los puertos cantábricos: el caso sobresaliente del espacio portuario vasco .....	256
4. EL OBJETO DEL SEGURO .....	265
1. Los seguros sobre mercancías .....	267
2. Los seguros del casco de la nave, pertrechos y vituallas .....	274
3. Los seguros sobre el dinero dado al maestre .....	277
5. LOS ASEGURADOS .....	278

---

6. LOS ASEGURADORES .....	298
7. LAS VARIABLES DEL RIESGO: LAS PRIMAS .....	312
CUARTA PARTE	
SEGUROS MARÍTIMOS, COMERCIO Y NAVEGACIÓN EN LOS SIGLOS XV Y XVI .....	329
1. «QUÉ DIOS SALVE LA NAVE»: COMERCIO, NAVEGACIÓN Y LOS PELIGROS DE LA MAR .....	332
2. LAS TRIBULACIONES DEL MUNDO FINANCIERO DE LOS SEGUROS BURGALÉSES .....	344
Bibliografía .....	355
APÉNDICES (CD adjunto)	
ÍNDICE DE CUADROS .....	379
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	381
ÍNDICE DE MAPAS .....	381

## PRESENTACIÓN

La Cátedra Simón Ruiz fue constituida oficialmente el 26 de junio de 2012, merced a un convenio de colaboración suscrito entre la Fundación Museo de las Ferias y la Universidad de Valladolid, con el propósito de estudiar y difundir la historia del comercio, las finanzas y la economía en general, teniendo como principal referente el Archivo Simón Ruiz, conjunto documental extraordinario para el estudio del comercio europeo del siglo XVI. A lo largo de estos años se han desarrollado numerosas actuaciones entre las que cabe destacar: las labores de inventariado, registro y digitalización de fondos históricos documentales de carácter comercial, gracias a una beca anual que se ofrece a estudiantes de últimos cursos de carrera o posgraduados; ciclo anual de conferencias sobre los mercaderes y los hombres de negocios, su patronazgo y sus legados documentales –desde 2018, en colaboración con el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid–; encuentros académicos internacionales, presentaciones de libros... y la edición anual de un trabajo de investigación sobre materias relacionadas con la historia del comercio y la economía en general como, entre otras y hasta el momento: el contexto europeo de los negocios de Simón Ruiz, las características del comercio del libro en la Europa del Quinientos, los tejidos y la indumentaria de aquel siglo, el poderío comercial de los mercaderes genoveses, el sistema aduanero, el mercado curial de los primeros siglos de la Modernidad, etc.

Precisamente el número ocho de la mencionada serie es el libro que presentamos en esta ocasión, que tiene dos virtudes destacables: por una parte, la novedad de la metodología y el tratamiento de las fuentes documentales empleadas y, por otra, el gran conocimiento, contrastado a lo largo de muchos años, que demuestra su autor, el profesor Hilario Casado Alonso, uno de los mayores expertos en la historia del seguro marítimo de los siglos XV y XVI, instrumento mercantil y financiero que bien definió el hispanista francés Henri Lapeyre como «*uno de los progresos esenciales de la técnica comercial, puesto que esta práctica permitió a los armadores prevenirse contra los riesgos enormes que corrían los transportes por mar*» (*Una familia de mercaderes: los Ruiz*, 1955, reed. 2008, p. 198).

Este trabajo, en el que se advierte desde sus primeras páginas que es el fruto maduro de muchos años de labor investigadora, tiene como objetivo fundamental el estudio de la historia de las redes marítimas que es, en realidad, la

historia de los intercambios comerciales a escala global. Para ello el autor recurre a los «aseguramientos» como herramienta principal de análisis de los elementos que configuran dichas redes comerciales, convirtiendo sus investigaciones en una obra pionera en su género, al utilizar por primera vez esta información marítima «de tierra adentro» –recuérdese que la gran mayoría procede del Archivo de Consulado de Burgos– como soporte documental de análisis del transporte comercial de la época y de los propios sistemas de navegación. Se estudian, de este modo, los diferentes tipos de embarcaciones, las principales rutas y los trayectos secundarios, el volumen y el valor de las mercancías transportadas, la identidad y procedencia de los diversos intervinientes (armadores, mercaderes, consignatarios, comisionistas...), las incidencias y conflictos que se producían y sus correspondientes soluciones... todos ellos elementos esenciales de este apasionante mundo de la navegación a gran escala, hasta ahora estudiado fundamentalmente a partir de la documentación fiscal de los principales puertos marítimos de la época. Aquí radica precisamente la gran aportación de esta obra: en el novedoso análisis de los seguros marítimos –documentos de compleja interpretación y hasta ahora tratados parcialmente–, como una fuente de gran fiabilidad, que en breves líneas condensa una enorme información; y ello, además, con la garantía de manejar un volumen de casos muy considerable, como dijimos, procedentes del Archivo del Consulado de Burgos, ciudad de la máxima importancia en el comercio de estos seguros en el ámbito europeo; a ellos se unen otros fondos documentales de relevancia procedentes de archivos de grandes ciudades comerciales europeas de la época, como las flamencas Brujas y Amberes, las italianas Génova y Florencia o las portuguesas Lisboa y Oporto, por citar algunas.

En los cuatro capítulos de que consta este trabajo se hace gala de una gran capacidad de síntesis para manejar un volumen de documentación tan enorme, culminando, en su última parte, en la evolución conocida por la navegación en los siguientes siglos XVII y XVIII, tiempo en que van a producirse nuevos acontecimientos de alcance mundial, que llevarán consigo nuevas contingencias, nuevos escenarios globales y nuevas grandes rutas transoceánicas.

Estamos, en definitiva, ante una obra que, con seguridad, se convertirá en un estudio de obligada referencia para quien esté interesado en conocer los entresijos del seguro marítimo, un asunto que, además, sigue vigente en la actualidad con muy pocos cambios estructurales; el autor se refiere a ello cuando afirma en su introducción que *«los instrumentos básicos del seguro marítimo son muy parecidos a los que se desarrollaron hace quinientos años»*.

## INTRODUCCIÓN

La «Gran Recesión», iniciada en 2008 con la quiebra del banco Lehman Brothers y la posterior de la mayor aseguradora de Estados Unidos, AIG, ha vuelto a dar un gran protagonismo al estudio de la historia del seguro, ya que dicha crisis, al ser provocada, entre otras causas, por la quiebra del sistema financiero, ha sido en parte gestada por las dificultades de las compañías aseguradoras. El seguro, al proporcionar seguridad, sirve a las empresas para reducir las incertidumbres en su actividad, permitiendo que puedan traficar con menores capitales que los que necesitarían en otras circunstancias. Esto es muy evidente en el caso de los seguros marítimos del siglo XXI, donde la empresa británica Lloyd's desempeña un papel de primera línea a escala internacional. El mejor ejemplo le hemos tenido en marzo de 2021 con el bloqueo del Canal de Suez por parte del barco *Ever Given*, que ha colapsado el 10 % del tráfico naval internacional, dando lugar a un sinfín de pleitos con las compañías aseguradoras. Sin embargo, tal como han demostrado todos los estudios existentes, los instrumentos básicos del seguro marítimo son muy parecidos a los que se desarrollaron hace quinientos años.

Relacionado con el estudio del mundo asegurador y de la historia del seguro marítimo, han cobrado auge en los diez últimos años las investigaciones sobre la navegación, el transporte naval, el comercio y la circulación de personas, la difusión de la cultura material y de las ideas a través de los mares. Paralelo al protagonismo de los análisis sobre los inicios de la Globalización y la *Global History*, conectado con ellos, están los renovados intereses por la historia marítima. Así, en mayo de 2016 el *Istituto Internazionale di Storia Economica «Francesco Datini»* de Prato propuso a la comunidad internacional de historiadores económicos como proyecto de investigación a realizar para los dos años siguientes el siguiente tema: *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea/Maritime Networks as a Factor in European Integration*. Siguiendo su larga tradición investigadora, comenzada hace 50 años, se trata de fomentar un tema de debate y de investigación que abriera nuevos canales para la historia económica del periodo preindustrial<sup>1</sup>. La idea de estudiar las redes marítimas como factor de integración económica goza de una larga

<sup>1</sup> *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea/Maritime Networks as a Factor in European Integration: selection of essays*. Istituto internazionale di storia economica «F. Datini», Firenze, 2019.

tradición historiográfica, que se remonta a los trabajos de F. Braudel sobre el mundo mediterráneo, entendido como un mar cerrado, donde los factores culturales, religiosos, lingüísticos, étnicos y políticos actuaron como integradores entre los diversos espacios geográficos<sup>2</sup>. Idea que ha sido rebatida por otros historiadores, que prefieren hablar de mar abierto<sup>3</sup>, o por los investigadores de otros mares<sup>4</sup>. Tema de discusión que se ha aplicado al abordar el análisis de determinados imperios comerciales marítimos y, especialmente, la comparación de unos respecto a otros<sup>5</sup>.

Por otro lado, el estudio de los mares y, especialmente, de los puertos y de las rutas de navegación ha cobrado recientemente un renovado auge. Muchos y variados son los libros que han aparecido publicados en los últimos 10 años en los que se señala la importancia que los intercambios navales tuvieron en la historia mundial. Destacaré aquí el coordinado por Philippe Sturmel sobre los intercambios marítimos y comerciales desde la Antigüedad hasta hoy día<sup>6</sup>, los capítulos dedicados al comercio y la globalización en la reciente edición de la *The Cambridge Economic History of Modern Europe* editada por Stephen Broadberry y Kevin H. O'Rourke<sup>7</sup>, el libro de Findlay y O'Rourke sobre el papel del comercio, la navegación y la guerra en el desarrollo económico<sup>8</sup>, los estudios de Curtin, Fusaro, Payne y Thornton sobre el papel económico y, especialmente, cultural de los intercambios navales<sup>9</sup>, la visiones globales de Michael North y David Abulafia sobre la historia mundial de los mares<sup>10</sup> y, sobre todo, la monumental obra colectiva dirigida por Wim Blockmans sobre

<sup>2</sup> BRAUDEL, F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris, 1949 (México, 1953).

<sup>3</sup> HORDEN, P. y PURCELL, N., *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*. Oxford-Malden 2000; TABAK, F., *The waning of the Mediterranean 1550-1870. A geohistorical Approach*. Baltimore 2007; NORWICH, J. J., *The Middle Sea: a history of the Mediterranean*. London, 2010; ABULAFIA, D., *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*, Oxford 2011 (Barcelona, 2013).

<sup>4</sup> GIPOULOUX, F., *Méditerranée asiatique: villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-est, XVIe-XXIe siècles*, Paris, 2009. NORTH, M., *The Baltic: A History*, Cambridge, MA, 2015.

<sup>5</sup> TRACY, T. (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the early Modern World 1350-1750*. Cambridge 1990; TRACY, T., *The Political Economy of Merchant Empires*. Cambridge 1991.

<sup>6</sup> STURMEL, Ph. (ed.), *Les échanges maritimes et commerciaux de l'Antiquité à nos jours*. Paris, 2014. 2 vols.

<sup>7</sup> BROADBERRY, S. y O'ROURKE, K., *The Cambridge Economic History of Modern Europe*. Cambridge, 2010.

<sup>8</sup> FINDLAY, R. y O'ROURKE, K., *Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium*. Princeton, 2007.

<sup>9</sup> CURTIN, P., *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge, 1984. FUSARO, M., HEYWOOD, C. y OMRI, M.-S. (eds.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy*. London, 2010. PAYNE, L., *Seas and Civilization. A Maritime History of the World*, New York, 2013. THORNTON, J. K., *A Cultural History of the Atlantic World 1250-1820*, Cambridge, 2012.

<sup>10</sup> NORTH, M., *Zwischen Hafen und Horizont: Weltgeschichte der Meere*. München, 2016. ABULAFIA, D., *The Boundless Sea: A Human History of the Oceans*. London, 2019 (Barcelona, 2021).

los puertos, las redes comerciales y la autonomía urbana en Europa desde 1300 a 1600<sup>11</sup>. Tales publicaciones han puesto de manifiesto, al igual que se ha hecho para el siglo XX, las ventajas de analizar el proceso de integración económica a escala regional y mundial a través de la creación de redes marítimas de navegación<sup>12</sup>. Entre los diversos aspectos a estudiar, varias son las cuestiones a analizar: ¿cómo las vías de navegación han servido de elemento de enlace entre los diversos espacios económicos en el mundo preindustrial? Las preguntas son diversas: ¿Hubo redes marítimas particulares o éstas se englobaban en otras más amplias?; ¿qué características tuvieron y qué cambios experimentaron?; ¿Qué medios de transporte emplearon?; ¿Cuáles fueron sus características geográficas, jurídicas, institucionales, culturales o religiosas?; ¿Cuáles fueron los nodos y los ejes comerciales y portuarios donde se desarrollaron?; ¿Qué mercancías y productos fluyeron por dichas redes?; ¿Cuáles de dichos productos, tanto por su valor económico y, sobre todo, cultural, sirvieron para integrar en mayor medida un mundo cada vez más global?; etc.

El libro que ahora presento pretende abordar dicho análisis partiendo desde una óptica distinta y empleando un tipo de documentación muy poco utilizada por la historiografía española e internacional: los seguros marítimos. Mientras que en ocasiones anteriores he investigado con diversas pólizas de seguros marítimos contratadas o negociadas por agentes castellanos para estudiar determinados personajes o circuitos comerciales, ahora presento un análisis completo de las redes marítimas que estos fueron tejiendo en los siglos XV y XVI. La riqueza de la documentación manejada es de tal amplitud y diversidad que nos permite cartografiar dichas relaciones, estableciendo quiénes fueron sus protagonistas, las naves que emplearon, las rutas donde estuvieron presentes, el volumen de negocio que manejaron y las mercancías con que traficaron. En suma, podemos establecer un panorama bastante preciso del comercio y la navegación en los siglos XV y XVI. Visión que hasta el momento, salvo en el caso de la Carrera de Indias, no se ha realizado para la historia de España.

Las publicaciones sobre comercio y navegación en la Europa del siglo XVI gozan de una larga tradición historiográfica. No en vano, el impulso de F. Braudel se tradujo en la edición de la colección de l'École Pratique des Hautes Études. VI<sup>e</sup> Section. «Affaires et gens d'affaires». En ella nos podemos encontrar, dejando aparte las que tratan sobre España, las obras de Tucci, Heers, Bergier,

<sup>11</sup> BLOCKMANS, W., KROM, M. y WUBS-MROZEWICZ, J. (eds.), *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300-1600: Commercial Networks and Urban Autonomy*. New York, 2017.

<sup>12</sup> EKBERG, E., LANGE, E. y EROK, E. (2012), «Building the Networks of Trade. Perspectives on Twentieth-Century Maritime History», in G. HARLAFTIS, S. TENOLD y J. M. VALDALISO (eds.), *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*. Basingstoke, 2012. 88-105.

Tenenti, Delumeau, Romano, Schick, Gioffrè, Doehaerd y muchos otros más<sup>13</sup>. Esta labor ha sido continuada con la celebración de numerosos Congresos Internacionales de Historia Marítima y la publicación de sus correspondientes actas<sup>14</sup>. Por su parte, en el ámbito historiográfico anglosajón los estudios de historia marítima gozan de gran tradición y prestigio, aunque se han centrado más en los siglos posteriores al XVI<sup>15</sup>. Gran parte de ellos se enmarcan dentro de la corriente de la «Atlantic History»<sup>16</sup>, continuada en la actualidad por los estudios enmarcados en la «Global History»<sup>17</sup>. Publicaciones que han surgido de la necesidad de estudiar las redes de comercio a escala mundial<sup>18</sup>.

<sup>13</sup> BERENGO, A., *Lettres d'un marchand vénitien Andrea Berengo (1553-1556)* / Présentées par Ugo TUCCI. Paris, 1957; HEERS, J., *Le livre de comptes de Giovanni Picamiglio homme d'affaires génois, 1456-1459*. Paris, 1959; BERGIER, J. F., *Genève et l'économie européenne de la renaissance*. Paris, 1963. TENENTI, A., *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*. Paris, 1959; DELUMEAU, J., *L'Alun de Rome, XV-XIXe siècle*. Paris, 1963; ROMANO, R., *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne: 1547-1611*. Paris, 1951; SCHICK, L., *Jacob Fugger: un grand homme d'affaires au début du XVIe siècle*. Paris, 1957; GIOFFRE, D., *Gênes et les foires de change de Lyon à Besançon*. Paris, 1960; DOEHAERD, R., *Études anversoises: documents sur le commerce international à Anvers, 1488-1514*. Paris, 1962-1963. 3 vols.

<sup>14</sup> *Colloque international d'histoire maritime. Le Navire et l'économie maritime du XVe au XVIIIe siècle*. Paris, 1957; *Colloque international d'histoire maritime. Le Navire et l'économie maritime du Moyen âge au XVIIIe siècle*. Paris, 1958; *Colloque international d'histoire maritime. Le navire et l'économie maritime du nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIIIe siècle*. Paris, 1960; *Colloque international d'histoire maritime. Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen-Age au XVIIIe siècle*. Paris, 1962; *Colloque International d'Histoire Maritime. Méditerranée et Océan Indien*. Paris, 1963; *Colloque international d'histoire maritime. Les grandes voies maritimes dans le monde*. Paris, 1965; *Colloque international d'histoire maritime. Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XVe et XVIe siècles*. Paris, 1966; *Colloque international d'histoire maritime. Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien*. Paris, 1970; *Colloque international d'histoire maritime. Les routes de l'Atlantique*. Paris, 1969; *Colloque international d'histoire maritime. Les navigations des Occidentaux sur l'Océan Indien et la Mer Caspienne: XIIIe-XVe siècles*. Paris, 1967; *Colloque International d'Histoire Maritime. Les Grandes escales*. Bruxelles, 1972; *Colloquio internazionale di storia marittima Le genti del mare Mediterraneo*. Napoli, 1981; *Congresso internazionale di storia marittima. Navigazioni mediterranee e connessioni continentali*. Napoli, 1982; *Colloque International d'Histoire Maritime. Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen âge au XXe siècle*. Rennes, 2006.

<sup>15</sup> Ver en este aspecto los artículos publicados en las revistas *The International Journal of Naval History* y *The International Journal of Maritime History*.

<sup>16</sup> ALPERS, E. A., *The Indian Ocean in World History*. Oxford, 2014. ARMITAGE, D., BRADDICK, M. J. (eds.), *The British Atlantic World, 1500-1800*, Houndmills, 2009. BAILYN, B., *Atlantic History. Concept and Contours*. Cambridge, 2005. BUTEL, P., *Histoire de l'Atlantique, de l'Antiquité à nos jours*. Paris, 2012. CUNLIFFE, B. W., *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples, 8000 BC-AD 1500*. Oxford, 2004. GREENE, J. P./MORGAN, P. D. (eds.), *Atlantic History. A Critical Appraisal*. Oxford, 2009. ORDAHL KUPPERMAN, K., *The Atlantic in World History*. Oxford, 2012.

<sup>17</sup> O'ROURKE, K. H. y WILLIAMSON, J. F.: «When did globalisation begin?», *European Review of Economic History*, 2002, 6, pp. 23-50. CAÑIZARES-ESGUERRA, J. y SEEMAN, E. (eds.): *The Atlantic in Global History: 1500-2000*. New Jersey, 2007. CRESPO SOLANA, A. (coord.): *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el Mundo Atlántico (1500-1830)*. Madrid, 2010. POMERANZ, K. y TOPIK, S.: *The World that Trade Created. Society, Culture, and World Economy. 1400 to Present*. New York, 2006. GRUZINSKY, S., *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*. Paris, 2004.

<sup>18</sup> Por ejemplo, para el caso español MARTÍNEZ RUIZ, J. I. (ed.), *A Global Trading Network. The Spanish empire in the world economy (1580-1820)*. Sevilla, 2018. YUN CASALILLA, B., *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*. Singapore, 2019.

En todas estas publicaciones se abordan las cuestiones que nos hemos planteado anteriormente e, incluso, algunas inciden en el protagonismo que en el desarrollo económico tuvieron las redes de navegación y comercio. La mayor parte de sus análisis parten de la documentación portuaria de tipo fiscal, así como de la procedente de fondos notariales, de la correspondencia mercantil, de la legislación marítima, etc. Este tipo de fuentes, sin embargo, son escasas en España –salvo en los territorios de la antigua Corona de Aragón–, por lo que para el caso de los siglos XV y XVI aún estamos en el proceso de reconstruir las complejas redes portuarias y de navegación existentes en la Península Ibérica en esas centurias. Como dije más arriba, el ámbito mejor conocido es el referido a la Carrera de Indias, donde, amén de otros, los estudios de F. Chaunu, E. Otte y A. M. Bernal han permitido trazar con bastante precisión quiénes fueron sus agentes, las rutas de navegación, las flotas, las mercancías y los incidentes acaecidos en el comercio español con América en el siglo XVI<sup>19</sup>. Conocimiento, aunque menor, disponemos para el relacionado con Filipinas y el galeón de Manila<sup>20</sup>. Sin embargo, el volumen de los tráficos que salieron o entraron por otros puertos peninsulares en dicha centuria es muy poco conocido. Aunque recientemente se ha creado una red de investigación acerca de la gobernanza de los puertos atlánticos españoles<sup>21</sup>, el problema fundamental para investigar en esta cuestión es la casi absoluta ausencia de cuentas portuarias, que permitan cuantificar el volumen del comercio exterior español en los siglos XV y XVI. Contamos de cifras parciales de los puertos de Bilbao y Portugalete de 1475-1501<sup>22</sup> y, sobre todo, con la obra de H. Lapeyre que utilizó las fuentes fiscales conservadas en el archivo de Simancas, pero sus noticias son muy desiguales<sup>23</sup>. Mejores son las informaciones disponibles para el comercio gallego y vasco y, especialmente, bilbaíno en dicho siglo<sup>24</sup>.

<sup>19</sup> CHAUNU, Pierre, *Séville et l'atlantique (1504-1650)*. París, 1955-1959. 8 vols. BERNAL, A. M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla, 1992. OTTE, E., *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla, 1996.

<sup>20</sup> CHAUNU, P., *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles): introduction méthodologique et indices d'activité*. París, 1960. BERNABÉU ALBERT, S. y MARTÍNEZ SHAW, C. (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla, 2013.

<sup>21</sup> <http://www2.uned.es/gobernanza-puertos-atlanticos/>

<sup>22</sup> Las cifras relativas al comercio con Londres y Bristol están publicadas en CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F., «El comercio entre Castilla e Inglaterra a través de los puertos de Bristol y Bilbao (1461-1504)», in VAL VALDIVIESO, M. I. del, MARTÍN CEA, J. C., y CARVAJAL DE LA VEGA, D. (eds.), *Expresiones del poder en la Edad Media. Homenaje al profesor J. A. Bonachía Hernando*. Valladolid, 2019, pp. 523-534. Las cuentas se han conservado en el ARCHIVO DE LA REAL CHANCILLERÍA DE VALLADOLID. Sala de Vizcaya, Cajas 1933-2/1936-1 y 4317-4.

<sup>23</sup> LAPEYRE, H., *El comercio exterior en Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid, 1981. LAPEYRE, H., «Algunos datos sobre el movimiento del puerto de San Sebastián en tiempos de Felipe II», BEHSS, 5, 1971, pp. 181-191.

<sup>24</sup> JUEGA PUIG, J., *El comercio marítimo de Galicia, 1525-1640*. Pontevedra, 2014. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M. C., «El comercio marítimo de Baiona en la segunda mitad del siglo XVI», *Obradoiro de Historia*