

# RUTAS DE COMUNICACIÓN MARÍTIMA Y TERRESTRE EN LOS REINOS HISPÁNICOS DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA

## Movilidad, conectividad y gobernanza

Jesús Ángel Solórzano Telechea  
Fernando Martín Pérez  
(coordinadores)

COLECCIÓN HISTORIA & ARTE\_ 9

RUTAS DE COMUNICACIÓN  
MARÍTIMA Y TERRESTRE  
EN LOS REINOS HISPÁNICOS  
DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA

MOVILIDAD, CONECTIVIDAD Y GOBERNANZA



Colección HISTORIA & ARTE\_9

Madrid, noviembre de 2020

Los textos que integran esta obra han sido objeto de evaluación, tanto interna, a cargo de la editorial, como externa, efectuada por evaluadores independientes de reconocido prestigio.

Esta publicación ha sido financiada por el Ministerio de Ciencia e Innovación / Fondos FEDER / Agencia nacional de Investigación con cargo al proyecto I+D “Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional” (Referencia HAR2017-83801-P), adscrito a la Universidad de Cantabria.

© *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los Reinos Hispánicos durante la Baja Edad Media.*

*Movilidad, conectividad y gobernanza*

Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez (coordinadores)

Esta edición es propiedad de EDICIONES DE LA ERGASTULA y no se puede copiar, fotocopiar, reproducir, traducir o convertir a cualquier medio impreso, electrónico o legible por máquina, enteramente o en parte, sin su previo consentimiento. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

© Todos los derechos reservados.

© Textos: Sus autores.

© Imágenes: Sus autores.

© Ediciones de La Ergástula, S.L.

Calle de Béjar 13, local 8,

28028 – Madrid

[www.laergastula.com](http://www.laergastula.com)

Diseño y maquetación: La Ergástula

Imagen de portada: Carta náutica de Mateo Prunes (1559) © Museo Naval de Madrid, PM-1

I.S.B.N.:978-84-16242-75-7

Depósito Legal: M-28591-2020

Impreso en España – *Printed in Spain.*

JESÚS ÁNGEL SOLÓRZANO TELECHEA  
FERNANDO MARTÍN PÉREZ  
(Coordinadores)

RUTAS DE COMUNICACIÓN  
MARÍTIMA Y TERRESTRE  
EN LOS REINOS HISPÁNICOS  
DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA

MOVILIDAD, CONECTIVIDAD Y GOBERNANZA



# ÍNDICE

*Introducción. Movilidad, conectividad y gobernanza en los Reinos Hispánicos durante la Baja Edad Media*  
Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA..... 9

## PRIMERA PARTE

### RUTAS DE TRANSPORTE, COMERCIO Y COMUNICACIÓN

*Implicaciones urbanas en el mantenimiento y mejora de vías terrestres del eje Toledo-Burgos a fines del siglo XV*  
María ASENJO GONZÁLEZ..... 17

*Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media*  
Máximo DIAGO HERNANDO ..... 39

*Rutas y flujos comerciales del sistema portuario Portugalete-Bilbao en la primera década del siglo XVI*  
José Damián GONZÁLEZ ARCE..... 59

*Los archipiélagos del Atlántico Medio en la apertura de las rutas comerciales castellanas (finales del XV y primeras décadas del XVI). Protagonistas y resultados*  
Juan Manuel BELLO LEÓN ..... 95

*El comercio en los espacios interiores de la Corona de Aragón: rutas y hombres de negocios en el siglo XV*  
Germán NAVARRO ESPINACH ..... 119

*En las rutas del Mediterráneo: naves y operadores económicos del siglo XV entre la Corona de Aragón e Italia*  
David IGUAL LUIS ..... 135

*En el Mediterráneo atlántico: Andalucía y las marinas italianas en la ruta de poniente (siglo XV)*  
Raúl GONZÁLEZ ARÉVALO ..... 161



*Rutas que conectaban reinos. Fronteras y comunicaciones entre Portugal y Castilla en la Edad Media*  
Covadonga VALDALISO CASANOVA..... 191

*Reyes, señores y concejos. Colaboración y concurrencia en las vías de comunicación de la Extremadura castellano-leonesa (siglo XV)*  
Miguel José LÓPEZ-GUADALUPE PALLARÉS..... 217

*Comercio, puertos y rutas marítimas en Andalucía a fines de la Edad Media. Estado de la cuestión y perspectivas*  
Daniel RÍOS TOLEDANO ..... 243

## SEGUNDA PARTE RUTAS Y ESPACIOS DE VIDA Y DE MUERTE

*Vivir a bordo: necesidades y vicisitudes de los navegantes medievales*  
Ana María RIVERA MEDINA ..... 261

*“Donde habita el recuerdo” Villas comerciales y pesqueras en la Asturias medieval*  
María ÁLVAREZ FERNÁNDEZ..... 289

*Contingentes cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la Baja Edad Media: el caso de la bahía de Pasaia*  
Iago IRIJOA CORTÉS ..... 321

*La inseguridad en los caminos terrestres de Asturias de Santillana en el primer tercio del siglo XV*  
Jesús A. DE INÉS SERRANO ..... 387

*Cementerios medievales en las villas de la costa de Cantabria. Evidencias arqueológicas y testimonios escritos*  
Enrique GUTIÉRREZ CUENCA ..... 411

*Conclusiones*  
Fernando MARTÍN PÉREZ..... 431

# INTRODUCCIÓN.

## MOVILIDAD, CONECTIVIDAD Y GOBERNANZA EN LOS REINOS HISPÁNICOS DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA

Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA

Universidad de Cantabria

*Sy fuese tinta la mar  
y escriuanos los pescados,  
era imposible contar  
quantos la vienen honrrar  
de todos los tres estados;  
obispos y cardenales,  
duques, reys, emperadores,  
labradores y ofçiales  
y todos los animales  
la siguen por servidores.*

Fray Íñigo de Mendoza, *Vita Christi*

El principal objetivo del presente libro ha consistido en analizar las relaciones entre gobernanza, movilidad y conectividad entre ciudades, personas, mercancías e ideas, así como las vías materiales utilizadas, tanto por mar, como por tierra en los reinos hispánicos, que los situó en la avanzadilla del proceso de globalización -o mundialización, según algunos autores- desde la Baja Edad Media<sup>1</sup>.

Desde tiempos remotos, las ciudades han actuado como conectores de redes de muy variada tipología hasta, al menos, la implementación de la conectividad digital de nuestros días. Algunos teóricos sociales sitúan el fenómeno de la Globalización en torno al año 1500 a raíz del inicio de los vínculos peninsulares y europeos con los continentes americano y asiático, y el surgimiento de las “nuevas” relaciones comerciales a escala mundial<sup>2</sup>. En concreto, se ha venido señalando el año 1492

---

1 Este trabajo se inscribe en las tareas de investigación del proyecto: “Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional” (HAR2017-83801-P).

2 Christian, D. *Mapas del tiempo. Una introducción a la Gran Historia*, Barcelona, Crítica, 2007. Robertson, R. Inglis, D. “The global animus”, Gills, B. K. Thompson, W. R. (eds.) *Globalization*

como una fecha crucial en lo que se llama “La Era de los Descubrimientos”, a la que se ha otorgado una perspectiva nacional, que enfatiza el papel de la formación de los Estados sobre los factores económicos, sociales y culturales<sup>3</sup>. Así, según varios autores, los fundamentos de la globalización se situarían entre los siglos XV y XVI, pero no se fundamentarían solo sobre la movilidad de las personas, bienes e ideas, sino también sobre las instituciones y la gobernanza<sup>4</sup>.

Sin embargo, si analizamos los inicios de la Globalización o Mundialización desde una perspectiva de tiempo más larga, el paso de una economía de escala menor a una economía globalizada se inició en el siglo XIII<sup>5</sup>, cuando se originaron una serie de profundos cambios, tales como la urbanización del territorio, una mejora de las condiciones técnicas profesionales, un conocimiento mejorado de las rutas marítimas, fluviales y terrestres, descubrimientos geográficos y nuevas rutas<sup>6</sup>, así como una mayor seguridad de los intercambios por medio de los seguros y un comercio estable vinculado a las fortalecidas monarquías que necesitaban de los intercambios para aprovisionar a las ciudades y villas del reino, a la vez que se beneficiaban de la fiscalidad sobre las transacciones y la obligación de los mercaderes de proveer recursos a los gobernantes a cambio de privilegios mercantiles, lo que requería de la promulgación de una legislación comercial, una contabilidad rigurosa, el establecimiento de pesos y medidas, entre otros.

En este proceso, los puertos resultaron determinantes para las economías de intercambio, que se basaban en el uso de las rutas marítimas como principal forma de comunicación. Los puertos conectaban, asimismo, con las rutas terrestres de comunicación, por lo que actuaban como nodos centrales de un sistema de comunicaciones que unía el horizonte marítimo de los puertos (*foreland*) con el traspaís (*hinterland*) y más allá<sup>7</sup>.

De esta forma, tal como sostenía Max Weber, el comercio no surgió de forma natural, sino que necesitó de las instituciones y la mejora de la gobernanza para poder

---

*and Global History*, Oxon, Routledge, 2006: 30-43. Algunos autores denominan a esta etapa una integración progresiva de las economías del mundo desde una perspectiva de larga duración. Grataloupe, C. *Géohistoire de la mondialisation. Le temps long du monde*, París, Armand Colin, 2009.

3 Fernández-Armesto, F. *1492. El nacimiento de la modernidad*, Barcelona, Debate, 2019.

4 Martín-Cabello, A. “Sobre los orígenes del proceso de globalización”, *Methaodos. revista de ciencias sociales*, 1/1 (2013): 7-20. Sobre la estrecha relación entre economía e instituciones, véase la obra fundamental: Greifs, A. *Institutions and the Path to the Modern Economy: Lessons from. Medieval Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006.

5 Véase el primer estudio sobre esta cuestión de Fernández Armesto, F. *Antes de Colón. Exploración y colonización desde el Mediterráneo hacia el Atlántico, 1229-1492*, Madrid, Cátedra, 1988.

6 Barros, A. (coord.), *Os descobrimentos e as origens da convergência global = The Discoveries and the Origins of Global Convergence*, Oporto, Câmara Municipal do Porto, 2015.

7 Sylviane Llinares et Guy Saupin (dir.), *Ports nouveaux. Création et Renaissance du XV<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup>*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2020: 8



avanzar hacia la globalización<sup>8</sup>. En esta línea, por una parte, Bartolomé Yun Casalilla ha sostenido que las instituciones, tanto formales como informales, son el “reflejo de las relaciones sociales y de poder”, que influyeron de manera decisiva sobre sus economías<sup>9</sup>. De otra, autores como Jerry F. Hough y Robin Grier se han centrado exclusivamente en instituciones mercantiles, estatales, judiciales y consulares<sup>10</sup>. Con todo, si partimos de la categoría de Pierre Bourdieu sobre el *capital social*<sup>11</sup>, es necesario incluir el conjunto de *agentes* unidos por lazos de muy distinta naturaleza –algunos institucionalizados, otros no–, desde el ámbito la familiar y amical, hasta la compleja relación financiera, que nos permite ligar los factores económicos, sociales y políticos de la gobernanza, tanto en el ámbito general, como particular<sup>12</sup>.

En la actualidad, sabemos que Europa y, en especial, los reinos ibéricos tuvieron un papel protagonista en la globalización/mundialización, cuyo camino pasaba, ineludiblemente, por el desarrollo de las comunicaciones entre núcleos urbanos, encargados de centralizar el intercambio de personas, mercancías, noticias e ideas, en especial entre las ciudades portuarias<sup>13</sup>. En las últimas décadas, se ha prestado gran atención al marco institucional de la economía, incluso más que a los cambios tecnológicos, una visión inspirada por los trabajos de Douglass North, cuya obra sobre el “coste de transacción” en los años 70 y 80 dio lugar a la Nueva Economía Institucional<sup>14</sup>. El concepto de coste de transacción se refiere a los gastos asociados con las ventas y la dirección de un negocio, que incluye los costes de investigación de los mercados, la comparación calidad/precio, el transporte, la firma de contratos y los seguros, el pago de impuestos y tarifas, entre otros aspectos<sup>15</sup>. Los medievalistas se dieron cuenta de que estos costes debían ser tomados en consideración para el análisis del despegue y crecimiento de la economía medieval.

8 Weber, M. *Economía y sociedad: Esbozo de Sociología comprensiva*, México, Fondo de Cultura Económica, 2004. Weber, M. *Historia económica general*, México, Fondo de Cultura Económica, 2001.

9 Yun Casalilla, B. *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)*, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2019.

10 J. F. Hough, J. F., Grier, R. *The Long Process of Development: Building Markets and States in Pre-industrial England, Spain, and Their Colonies*, Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

11 Bourdieu, P. “The forms of capital”, Richardson, J. (Ed.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*, New York, Greenwood Press, 1986: 241-258.

12 Yun Casalilla, B. *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415–1668*, Singapur, Palgrave Macmillan, 2019: 2.

13 Exenberger, A., Strobl, Ph. “Introduction”, *Globalization and the City: Two Connected Phenomena in Past and Present*, Innsbruck, Innsbruck University Press, 2013: 11-21.

14 North, D. *Transaction costs, institutions, and economic performance*, San Francisco, ICS Press, 1992: 5.

15 González Arce, J.D. “La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515)”, *Miscelánea Medieval Murciana*, 33 (2009): 77-97.

En los veinte últimos años, se observa un incremento del número de análisis sobre las interacciones entre diversos elementos, como los individuos, los grupos de interés, las políticas, el derecho, las mercancías, los costes de transacción e, incluso, se han incluido los términos y conceptos viajeros (*travelling concepts*), documentados por los testimonios escritos o las evidencias arqueológicas, que pueden ayudarnos a reconstruir los patrones de movilidad de las personas, bienes e ideas<sup>16</sup>. De este modo, varios han sido los estudios que han otorgado una gran importancia a la conectividad entre los núcleos urbanos y, en concreto, a las infraestructuras de comunicación, tales como caminos, canales, puentes y puertos para generar redes de comunicación, y estas infraestructuras fueron estimuladas por parte de las instituciones locales, regionales y centrales<sup>17</sup>, como parte de su ideario sobre la economía política a partir del siglo XV. El impulso a las infraestructuras de comunicación nos señala precisamente el cambio entre la economía fomentada, fundamentalmente, por los mercaderes y la economía que surge tras la crisis del siglo XIV, dirigida por la política económica de los gobernantes.

Sin duda, los principales generadores de flujos entre los centros urbanos fueron los mercaderes<sup>18</sup>, auténticos agentes conectores, por lo que es necesario analizar el factor humano, en profundidad, para conocer los vínculos de la movilidad, pero hay que tener en cuenta, asimismo, el factor institucional y político, que otorgaba confianza y seguridad a la conectividad<sup>19</sup>. Se trata de conocer el capital humano, la iniciativa individual, los motivos que llevaban a un mercader a escoger una ruta y no otra, para lo cual es preciso conocer cómo se consolidaban las redes de confianza de los comerciantes y cómo circulaban los flujos de información, en aquella primera “edad de la información”<sup>20</sup>. Pero también, es imprescindible analizar el papel de las instituciones y las relaciones entre los distintos ámbitos de gobierno<sup>21</sup>. El incremento de la movilidad y la mejora de la conectividad suponían el crecimiento de las transacciones mercantiles y un aumento de la recaudación de las instituciones públicas, que a su vez mejoraban la conectividad con numerosas obras.

16 Steensel van, A. “Competing cities and urban networks in medieval Europe”, Mamadouh, V., van Wageningen, A. (Eds.), *Urban Europe. Fifty tales of the city*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2016: 111-116.

17 Gräf, Holger Th. Keller, K. (eds.) *Städtelandschaft: Städte im regionalen Kontext in Spätmittelalter und Früher Neuzeit*, Colonia, Böhlau Verlag, 2004.

18 Scott, T.; Scribner, B. *Urban networks*, Scribner, B. (ed.) *Germany: a new social and economic History*, Vol. I, Londres, Hodder Education Publishers, 1996: 113-143.

19 Solórzano Telechea, J.A., Martins Viana, M. P. (Eds.) *Economia e instituições na Idade Média. Novas abordagens*. Universidade dos Açores, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 2013

20 Castells, M. *The Information Age: Economy, Society and Culture*, Vol. I. *The Rise of the Network Society*, Malden (MA), Blackwell Publishing, 2002.

21 Epstein, S.R. *Libertad y crecimiento El desarrollo de los estados y los mercados en Europa. 1300-1750*, Valencia, Universitat de València, 2007.

Sin lugar a duda, sería arriesgado por nuestra parte establecer una relación directa entre política y economía en los reinos hispánicos bajomedievales, ya que es poco probable que la política económica de los monarcas se asentara sobre un conocimiento riguroso del contexto económico, lo que no quiere decir que los monarcas tomaran sus decisiones sin un objetivo económico. Esto se aprecia en el hecho de que los monarcas centraron sus políticas económicas sobre el tráfico mercantil de las ciudades, puesto que el mundo rural señorializado se escapaba a su control; de hecho, los diversos procedimientos para obtener rentas de la comercialización de bienes fueron la causa principal del desarrollo de la fiscalidad, que se constituyó como primer motor de las políticas económicas de los reinos peninsulares en la Baja Edad Media. No obstante, las instituciones públicas no sólo perseguían el incremento recaudatorio con el que asegurar el buen funcionamiento del reino, sino que la finalidad última de los monarcas era el control del espacio internacional a través de las rutas comerciales. De este modo, el éxito de los reinos peninsulares radicó en que supieron, primero, integrarse de manera adecuada y controlar las rutas internacionales entre el Mediterráneo y el Atlántico -con unos resultados brillantes gracias al coneccto de la Guerra de los Cien Años entre Francia e Inglaterra-, a las que se sumaron las nuevas rutas hacia los puertos de África, América y Asia a partir de 1492<sup>22</sup>.

En suma, esperamos que esta obra ayude a descubrir las íntimas relaciones existentes entre movilidad, conectividad y gobernanza en los reinos hispánicos que estuvieron llamados a encabezar la primera mundialización, que viene a cubrir cierta desconocimiento sobre el papel de la Península Ibérica en los orígenes de la Primera Globalización.

---

22 Casado Alonso, H. *“Redes mercantiles españolas entre Europa, África, Asia y América: el protagonismo del Atlántico”*, Vernal A.-M. *Modernidad de España. Apertura europea e integración atlántica*, Madrid, Marcial Ponsa, 2017: 613-632.

PRIMERA PARTE

RUTAS DE TRANSPORTE, COMERCIO Y COMUNICACIÓN

# IMPLICACIONES URBANAS EN EL MANTENIMIENTO Y MEJORA DE VÍAS TERRESTRES DEL EJE TOLEDO-BURGOS A FINES DEL SIGLO XV<sup>1</sup>

María ASENJO GONZÁLEZ

Universidad Complutense de Madrid

## INTRODUCCIÓN

Las vías de comunicación siempre han requerido ampliaciones y mejoras que en la Edad Media se consideraba que eran de responsabilidad colectiva. Inicialmente, se concitaba la participación de los vecinos en tales tareas, que se relacionarían con la “facendera” o compensación económica, que eximía de diferentes tareas a los campesinos. No había responsabilidad pública que conllevara financiación para el mantenimiento de las vías públicas hasta 1821, en España<sup>2</sup>. No obstante, algunas ciudades castellanas empezaron a ocuparse del mantenimiento y la mejora de las vías a fines del siglo XV, un propósito que mostraría diferentes opciones y matices.

## LAS VÍAS Y SU TRAZADO

El trazado y mejora de las vías de comunicación va unido al desarrollo de la actividad económica de la Corona de Castilla, que en el último cuarto del siglo XV conoció un crecimiento extraordinario que tuvo repercusiones, tanto sobre las formas de organización del espacio como en la jerarquización social, a partir de nuevos modos de formación y distribución de la riqueza. Un crecimiento entendido más como expansión económica o como transformación que como desarrollo sostenido<sup>3</sup>.

- 1 El presente trabajo recoge resultados obtenidos en el transcurso del proyecto de investigación «Las ciudades de la Corona de Castilla. Dinámicas y proyección de los sistemas urbanos entre 1300 y 1600 (CIUCASDIN)», Referencia HAR2017-82983-P, dirigido por la autora y por David Alonso desde la Universidad Complutense de Madrid, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad.
- 2 Monturiol Gonzalez, A. “Vías de comunicación y hacienda local en Madrid en el último tercio del siglo XV”, Segura Graiño, C. (Ed.) *Caminos y caminantes por las tierras del Madrid medieval*. Madrid, Al-Mudayna, 1994: 141-172.
- 3 Así lo afirma Iradiel Marugarren, P. “Ciudades, comercio y economía artesana”, *La historia medieval en España. Un balance historiográfico (1968-1998)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1999: 613.

# LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR LAS RUTAS TERRESTRES DE LA CORONA DE CASTILLA EN LA BAJA EDAD MEDIA

Máximo DIAGO HERNANDO

Instituto de Historia. CSIC. Madrid

## INTRODUCCIÓN

En líneas generales cabe afirmar que, entre los aspectos relativos al desarrollo del comercio por tierra en la Europa medieval, uno de los peor conocidos hasta ahora, por falta de investigaciones monográficas dedicadas a su estudio, es el de la caracterización de las personas que hicieron posible con su trabajo el transporte de las mercancías<sup>1</sup>. La Corona de Castilla no representa ninguna excepción desde este punto de vista, a pesar de que el transporte por tierra tuvo una importancia fundamental para su economía, dado el carácter compacto del territorio, y las dificultades que para la navegabilidad ofrecieron la mayoría de los cursos fluviales, algunos de los cuales, no obstante, sí consta que fueron utilizados al menos para el transporte de madera<sup>2</sup>. Es poco lo que se sabe sobre la identidad de los que asumían la tarea de transportar las mercancías que circulaban por la red de caminos que cubría el interior peninsular, recorriendo en ocasiones muy largas distancias, o salvando importantes obstáculos opuestos por el relieve. Y, sobre todo, con frecuencia no se dispone de información suficiente como para determinar si quienes prestaron dichos servicios fueron auténticos profesionales, que garantizaban el sustento de sus familias mediante el desempeño de esta actividad, o más bien se trató de campesinos que sólo prestaban servicios de transporte para diversificar sus fuentes de ingresos, forzados en muchos casos por la imposibilidad de asegurar de otro modo su

---

1 Entre las escasas visiones de conjunto que la historiografía clásica dedicó al transporte por tierra en el Medioevo cabe citar López, R.S. "The evolution of land transport in the Middle Ages", *Past and Present*, 9 (1956): 17-29. Una obra clásica que estudió uno de los más importantes flujos mercantiles a través del continente europeo en el período plenomedieval, el de exportación de paños flamencos a través de las ferias de Champaña y hasta Italia, dedica apenas unas pocas páginas a informar sobre la importancia relativa de carretas, caballos y mulas para el transporte por tierra de estos paños y otras mercancías. Vid. Laurent, H. *Un grand commerce d'exportation au Moyen Âge: La draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens (XIIe.-XVe. siècle)*, Librairie E. Droz, Paris, 1935: 242-4.

2 Entre los pocos estudios dedicados al estudio de los transportistas que se servían de las vías fluviales en Castilla cabe destacar precisamente alguno dedicado al transporte de madera. Vid. Carvajal de la Vega, D. "Compañías y comercio de la madera en Castilla a fines del XV e inicios del XVI", *Espacio. Tiempo y Forma. Historia Medieval*, 28, 2015:210-9.

# RUTAS Y FLUJOS COMERCIALES DEL SISTEMA PORTUARIO PORTUGALETE-BILBAO EN LA PRIMERA DÉCADA DEL SIGLO XVI

José Damián GONZÁLEZ ARCE

Universidad de Murcia

## 1. INTRODUCCIÓN

La muy temprana política económica mercantilista de los Reyes Católicos nos va a posibilitar descender al detalle de cómo fueron las rutas y flujos mercantiles protagonizados por navíos no autóctonos, que operaron en los dos puertos de la ría del Nervión, Portugalete y Bilbao, a comienzos del siglo XVI<sup>1</sup>. Algo de lo que apenas se tenían algunas nociones generales, si bien era bastante mejor conocido el comercio marítimo realizado en naves de marinos del lugar, de otros surgideros vizcaínos o del resto del Cantábrico oriental<sup>2</sup>.

De este modo, la prohibición de que se sacasen metales preciosos del país, amonedados o en lingotes, así como que se empleasen en el comercio exterior embarcaciones de extranjeros, con lo que se priorizó de este modo las nacionales, según una serie de leyes dictadas por los monarcas durante las últimas décadas del siglo XV, obligaron a que, a comienzos de la siguiente centuria, los mercaderes no castellanos llegados a Portugalete y/o Bilbao tuviesen que manifestar qué mercancías llevaban con ellos, así como el valor por el que las vendieron, para sacar a cambio únicamente género local por el mismo precio, o al coto, pero no dinero, oro ni plata, y en barcos de Castilla, siempre que los hubiese disponibles. Tales *manifestaciones de extranjeros*, como se dieron en llamar, así como los pregones para la contratación de navíos del reino que cargasen sus retornos, eran recogidos en protocolos notariales por los escribanos del lugar. Como dichos documentos han desaparecido de forma generalizada, estas prácticas eran casi por

---

1 Este artículo ha sido realizado en el marco del proyecto “Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional” (HAR2017-83801-P) FEDER/ Ministerio de Ciencia e Innovación/ Agencia nacional de Investigación.

2 Sobre la actividad naval y comercial de la ría, Guiard Larrauri, T. *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*. Imprenta de José de Astuy, Bilbao, 1913; González Arce, J.D. “Los flujos comerciales del puerto de Bilbao con la Europa atlántica (1481-1501)”, *Cuadernos Medievales*, 19, 2015: 82-110; y *Bilbao y el mar. Actividad portuaria y navegación en la ría del Nervión durante el reinado de los Reyes Católicos*. En prensa.



# LOS ARCHIPIÉLAGOS DEL ATLÁNTICO MEDIO EN LA APERTURA DE LAS RUTAS COMERCIALES CASTELLANAS (FINALES DEL XV Y PRIMERAS DÉCADAS DEL XVI). PROTAGONISTAS Y RESULTADOS<sup>1</sup>

Juan Manuel BELLO LEÓN

Universidad de La Laguna

## INTRODUCCIÓN

El título de este trabajo incluye en su enunciado un concepto –el de archipiélagos atlánticos- que quizás es preciso delimitar antes de narrar los acontecimientos, personajes y hechos que forman parte de éste. El concepto geográfico no requiere de muchas explicaciones, ya que casi todos estamos de acuerdo en que en él se puede englobar a los archipiélagos de Madeira, Azores, Canarias y Cabo Verde. Sí que convendría, sin embargo, detenerse un poco a reflexionar sobre la existencia de una historia común a todos ellos, dado que el conjunto de estas islas forma parte de un vastísimo territorio del planeta que cubre miles de kilómetros cuadrados, en los que se dieron realidades demográficas y desarrollos económicos distintos que condicionaron su evolución y su grado de dependencia –mayor o menor- de Europa, África o América.

Los orígenes del interés por la reconstrucción de una historia del Atlántico podrían buscarse en las crónicas y relatos de viajes que se elaboraron a lo largo de los siglos XVI a XIX, cuando distintos autores recopilaban y seleccionaban testimonios procedentes del legado clásico en los que se mezclaban los mitos con la realidad geográfica<sup>2</sup>. A todos ellos les preocupó buscar una explicación al origen de los distintos archipiélagos y a todos les interesó destacar la existencia de unas relaciones económicas, sociales y culturales derivadas de la necesidad de tejer unos vínculos que les permitiera la supervivencia en medio del Atlántico. Es lo que, en un reciente estudio, Javier Álvarez ha definido como la “*construcción de un tejido de solidaridad, complementariedad y dependencia entre las islas*”<sup>3</sup>.

---

1 Este trabajo forma parte del proyecto de investigación *Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas: Castilla en la Baja Edad Media (HAR2013-48433-C2-2-P)*. 01/01/2014 - 31/12/2017.

2 Martínez Hernández, M. “Las Islas Afortunadas en la Edad Media”, *Cuadernos del CEMYR*, 14, 2006: 55-78.

3 Recientemente el doctor Javier Álvarez ha presentado una síntesis de todo el debate en torno a la existencia de una Historia Atlántica en su tesis doctoral presentada en la Universidad de La

# EL COMERCIO EN LOS ESPACIOS INTERIORES DE LA CORONA DE ARAGÓN: RUTAS Y HOMBRES DE NEGOCIOS EN EL SIGLO XV

Germán NAVARRO ESPINACH

Universidad de Zaragoza

## INTRODUCCIÓN

Son abundantes los estudios realizados sobre este tema en la Universidad de Zaragoza desde principios de los años ochenta del siglo pasado por José Ángel Sesma o más recientemente por el Grupo CEMA<sup>1</sup>. A título ilustrativo yo destacaría tanto su libro pionero sobre la revolución comercial en Aragón en la Baja Edad Media, reeditado ahora junto a otros trabajos como homenaje a su trayectoria<sup>2</sup>, como hasta tres obras colectivas más recientes de los investigadores del grupo<sup>3</sup>. Con esos precedentes historiográficos, cuando se me propuso que hablara sobre el comercio en los espacios interiores de la Corona de Aragón para mi intervención “El comercio en los espacios interiores de la Corona de Aragón” en el Primer Foro Ibérico de Estudios Medievales y Renacentistas, dedicado a *Las conexiones marítimas y terrestres de los reinos hispánicos en la Edad Media* (Laredo, 19-21 octubre 2016), recordé que el propio Sesma ya había presentado hacía más de una década una ponencia de título similar en el XVIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón con el objetivo de reivindicar la fuerza de los itinerarios terrestres y fluviales de los espacios interiores en la economía de la Corona<sup>4</sup>. En dicho trabajo él centró su atención en la tipología de productos

---

1 El presente estudio es parte del proyecto *Las transformaciones del Estado: estructuras políticas, agentes sociales y discursos de legitimación en el reino de Aragón (siglos XIV-XV). Una perspectiva comparada*, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad de España durante 2016-2018 (ref. HAR2015-68209-P), dentro del Grupo Consolidado de Investigación CEMA (Centro de Estudios Medievales de Aragón) en la Universidad de Zaragoza.

2 Sesma, J. A. *Revolución comercial y cambio social. Aragón y el mundo mediterráneo (siglos XIV-XV)*. Zaragoza, Prensas de la Universidad de Zaragoza, 2013.

3 Sesma, J. A., Laliena, C. (coords.), *Crecimiento económico y formación de los mercados en Aragón en la Edad Media (1200-1350)*, Zaragoza, 2009; Laliena, C., Lafuente, M. (coords.), *Una economía integrada. Comercio, instituciones y mercados en Aragón, 1300-1500*, Zaragoza, 2012; y Laliena, C., Lafuente, M. (coords.), *Consumo, comercio y transformaciones culturales en la Baja Edad Media: Aragón, siglos XIV-XV*, Zaragoza, 2016.

4 Sesma, J. A. “Centros de producción y redes de distribución en los espacios interiores de la Corona de Aragón: materias primas y productos básicos”, *XVIII Congrès Internacional d’Història de la Corona de Aragó* (Valencia, 9-14 septiembre 2004), Valencia, 2005, vol. 1, 903-938.

# EN LAS RUTAS DEL MEDITERRÁNEO: NAVES Y OPERADORES ECONÓMICOS DEL SIGLO XV ENTRE LA CORONA DE ARAGÓN E ITALIA

David IGUAL LUIS

Universidad de Castilla-La Mancha

## INTRODUCCIÓN

Para comenzar, me gustaría aludir a un fenómeno que es bien conocido entre los expertos: el hecho de que, en los siglos finales de la Edad Media, el mar y la proyección socioeconómica a su alrededor podían considerarse realidades positivas y propiciadoras de riqueza. A fines del XIV lo afirmaba el franciscano catalán Francesc Eiximenis, al juzgar que el mar permitía que en las ciudades abundaran todas las cosas necesarias y que aquellas fueran más ricas debido a los mercaderes y las embarcaciones que se dirigían a ellas continuamente<sup>1</sup>. A mediados del XV insistía en ideas parecidas el eclesiástico castellano Rodrigo Sánchez de Arévalo cuando estimaba que la navegación, pese a sus aspectos desagradables, “se asocia con el comercio” y resulta de una necesidad y provecho patentes porque, sin ella, “desaparecerían por completo la sociedad y la convivencia”. El castellano añadía que “gracias a la ayuda de los navegantes se transporta todo lo necesario y provechoso para la vida de modo más fácil y adecuado”. Por este medio, “una ciudad obtiene lo que le falta de otra, mientras que es capaz de gestionar lo que le sobra”<sup>2</sup>.

En el fondo, formulaciones como las que acabo de destacar no significaban más que la traslación a los planos ideológico y hasta identitario de situaciones que se han demostrado muy frecuentes en la época: situaciones que ligaban las vías marítimas con el éxito económico de numerosas localidades y operadores comerciales del litoral o, también, con el prestigio social de ciertos grupos e, incluso, con determinadas variables de poder político. En los tiempos medievales, los ejemplos de estas circunstancias son múltiples. Pero los ambientes de relación entre los países hispánicos de la antigua Corona de Aragón y la actual Italia ofrecen al respecto cuantiosas imágenes de interés.

---

1 Igual Luis, D. “La identidad marítima de las sociedades mediterráneas. Datos y reflexiones a partir de la Valencia bajomedieval”, Gallinari, L.– Sabaté i Curull, F. (eds.) *Tra il Tirreno e Gibilterra, un Mediterraneo iberico?*. Consiglio Nazionale delle Ricerche, Cagliari, vol. I, 2015: 444-445.

2 Sánchez de Arévalo, R. *Espejo de la vida humana*, introducción, edición crítica y traducción de J. M. Ruiz Villa. Escolar y Mayo, Madrid, 2012: 359 y 361.

# EN EL MEDITERRÁNEO ATLÁNTICO: ANDALUCÍA Y LAS MARINAS ITALIANAS EN LA RUTA DE PONIENTE (SIGLO XV)

Raúl GONZÁLEZ ARÉVALO

Universidad de Granada

El paso en 1291 los hermanos Vivaldi de las Columnas de Hércules “*ad partes Indiae*” ha sido tradicionalmente considerado por la historiografía como el primero de los grandes viajes oceánicos, inaugurando la apertura de las rutas comerciales italianas hacia el Atlántico.<sup>1</sup> El Estrecho de Gibraltar –o Estrecho de Sevilla, como lo denominan las fuentes toscanas–<sup>2</sup> pasó a ocupar un lugar privilegiado en la navegación de las flotas de las repúblicas mercantiles, que incrementaron progresivamente su presencia en la ruta de Poniente que unía la península italiana con el Mar del Norte. En este contexto los territorios a uno y otro lado del Estrecho desempeñaron un papel de primer orden gracias a las escalas de Málaga y Cádiz fundamentalmente, conectando directamente el Reino de Granada y la Andalucía cristiana con Génova, Venecia y Florencia.

A pesar de que los rasgos generales de este proceso son bien conocidos, desde el punto de vista de la navegación mercantil se ha estudiado con mayor detalle la presencia, el papel y las estrategias de las flotas italianas en el emirato nazarí que en la Corona de Castilla.<sup>3</sup> Efectivamente, el recurso a las fuentes italianas se ha revelado fundamental en este sentido, como ha puesto significativamente de manifiesto la vía abierta por las publicaciones de Adela Fábregas, especialmente en lo tocante a Génova.<sup>4</sup>

---

1 Pinuccia Simbula, “Apertura de las rutas comerciales de las flotas italianas hacia el Atlántico”, en *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Antonio Malpica Cuello (ed.), Granada, THARG, 2001, pp. 207-258.

2 Raúl González Arévalo, “Visiones italianas del Estrecho de Gibraltar (siglos XII-XV)”, en *Le détroit de Gibraltar (Antiquité - Moyen Âge). I Représentations, perceptions, imaginaires*. Études réunies par Françoise des Bosc, Yann Dejughnat et Arthur Haushalter, Madrid, Casa de Velázquez, 2019, pp. 263-274.

3 Para una puesta al día sobre la bibliografía relativa a la presencia italiana en Castilla y Granada en época tardomedieval me remito a Raúl González Arévalo, “Presencia diferencial italiana en el sur de la península ibérica en la Baja Edad Media. Estado de la cuestión y propuestas de investigación”, *Medievalismo* 23, 2013, pp. 175-208.

4 Adela Fábregas García, *Producción y comercio de azúcar en el Mediterráneo medieval. El ejemplo del Reino de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 2000; “Estrategias de actuación de los

# RUTAS QUE CONECTABAN REINOS. FRONTERAS Y COMUNICACIONES ENTRE PORTUGAL Y CASTILLA EN LA EDAD MEDIA<sup>1</sup>

Covadonga VALDALISO CASANOVA

CH Universidade de Lisboa

## INTRODUCCIÓN

La frontera geopolítica que separaba Portugal y Castilla en la Edad Media, cuyo trazado no difiere mucho del que sigue la actual, tiene una doble presencia en la historiografía de las últimas décadas: por un lado, es el tema en el que se centran numerosos trabajos científicos dedicados a ella; por otro, divide los estudios en dos grupos —la historiografía portuguesa y la española— con muchos puntos en común, pero claramente diferentes. Ello se hace especialmente palpable cuando se emprende un análisis de las rutas que conectaban los dos reinos en el periodo medieval. Dicho análisis está tan ligado a la identificación de los núcleos que dichas rutas conectaban como a la definición de los recorridos, cuyos trazados se veían determinados por las características de los territorios que atravesaban. Se relaciona, además, con las motivaciones de los viajes, con sus circunstancias, con sus medios; o, dicho de otro modo, con quién viajaba y por qué viajaba, con cómo lo hacía —solo o acompañado, a pie o en algún medio de transporte, con mayor o menor carga, con o sin dinero—, con el significado que tenía para ese viajero el desplazamiento, con su duración, con su destino. Simultáneamente, está muy condicionado por las fuentes, y no únicamente por esa escasez que tantas veces afecta a las investigaciones centradas en la época medieval. Tal y como al abordar el estudio de las rutas terrestres y fluviales estamos creando una segregación en cierto modo artificial, pues muchas rutas incluían trayectos por mar, al repasar las investigaciones ya existentes se constata que casi todas ellas se basan en corpus de fuentes muy concretos. De este modo, los trabajos sobre el comercio y el contrabando en la frontera suelen tener como pilares conjuntos documentales totalmente diferentes de aquellos a partir de los cuales se realizan estudios sobre peregrinaciones o sobre viajeros, por ejemplo; y, sin embargo,

---

1 Este texto ha sido redactado en el marco del proyecto *Lugares de poder e configuração política do reino português (1279-1383)* (FCT-SFRH/BDP/73087/2010).

# REYES, SEÑORES Y CONCEJOS. COLABORACIÓN Y CONCURRENCIA EN LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN DE LA EXTREMADURA CASTELLANO-LEONESA (SIGLO XV)<sup>1</sup>

Miguel José LÓPEZ-GUADALUPE PALLARÉS<sup>2</sup>

Universidad Complutense de Madrid

## INTRODUCCIÓN

La colaboración y concurrencia entre las ciudades y villas de realengo y de señorío en el espacio de la Extremadura castellano-leonesa, como nivel de análisis dentro de los estudios urbanos, se puede aplicar en muy diversos ámbitos. Uno de ellos es el de las vías de comunicación, que son fruto de un esfuerzo colectivo, y en donde se aprecian concurrencias y conflictos abiertos entre diferentes concejos y señores a la hora de defender sus intereses políticos y económicos. La Extremadura histórica, estructurada en torno a una serie de concejos de villa y tierra, es un espacio de importante desarrollo urbano dentro de la Corona de Castilla<sup>3</sup>.

Estos concejos se habían desarrollado desde el siglo XI en un marco jurídico común, el realengo, aunque construyendo concurrencias en los términos entre unos y otros y sometidos a un proceso de jerarquización socioeconómica entre sus villas<sup>4</sup>.

---

1 Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto CIUCASDIN (HAR2017-82983-P), “Ciudades en Castilla y América, 1300-1600”, financiado por el MINECO y coordinado por María Asenjo González y David Alonso García desde la Universidad Complutense.

2 Investigador en formación FPU17 de la Universidad Complutense de Madrid (mlopezgu@ucm.es)

3 Martínez Díez, G. *Las comunidades de villa y tierra en la Extremadura Castellana*. Madrid, Editora Nacional, 1983; Monsalvo Antón, J. M. “Frontera pionera, monarquía en expansión y formación de los concejos de villa y tierra. Relaciones de poder en el realengo concejil entre el Duero y el Tajo (c.1072 - c.1222)”, *Arqueología y Territorio medieval*, 10/2, 2003: 45-126; o Asenjo González, M. y Monsalvo Antón, J. M. “Las villas nuevas medievales de Castilla y León en la Extremadura castellana”, *Boletín Arkeolan* 14, 2006: 227-253. La Extremadura castellano-leonesa, a su vez, forma parte de una de las redes urbanas más activas de Europa, como era la castellana: Vries, J. de, *La urbanización de Europa (1500-1800)*. Barcelona, 1987.

4 Estudios de Historia del Derecho y de las Instituciones, como Martínez Díez, G. *Las comunidades de villa y tierra... Op. cit.*, o Martínez Llorente, F. J. *Régimen jurídico de la Extremadura Castellana Medieval. Las Comunidades de Villa y Tierra (s. X-XIV)*. Valladolid, Universidad de Valladolid, 1990, han descrito con precisión esta igualdad jurídica, pero sobre este ‘espacio continuo de realengo’ se construyen relaciones desiguales en los que cada una de las villas y ciudades defiende sus intereses socioeconómicos. Esta metodología está presente en estudios de Asenjo González, M., como “Grandes, moyennes et petites villes du royaume de Castille a la fin du Moyen Âge. Intégration ou concurrence”, en Millán da Costa, A. (ed.), *Petites villes européennes au bas moyen*

# COMERCIO, PUERTOS Y RUTAS MARÍTIMAS EN ANDALUCÍA A FINES DE LA EDAD MEDIA. ESTADO DE LA CUESTIÓN Y PERSPECTIVAS

Daniel RÍOS TOLEDANO<sup>1</sup>

Universidad de Cádiz

## INTRODUCCIÓN

Esta comunicación se enmarca en una línea de investigación dedicada al análisis de las actividades marítimas en el Reino de Sevilla durante la Baja Edad Media. Este estudio pretende analizar las características más significativas del comercio desarrollado en las costas de la Andalucía Occidental entre los siglos XIII y XV. Este espacio geográfico de considerable extensión —desde la desembocadura del río Guadiana, en Ayamonte, hasta el mismo Estrecho de Gibraltar— fue decisivo para la expansión castellana. El Reino de Sevilla, ubicado en una privilegiada situación geográfica, entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, desempeñó un papel determinante en el florecimiento de las rutas comerciales que permitían conectar a las repúblicas mercantiles italianas con el Norte de Europa y, también, con las costas de Berbería de Poniente. Esta región alcanzó un importante auge mercantil, puesto que el tráfico marítimo y, por ende, comercial transitaba sus costas. Esta importante actividad comercial favoreció la aparición de numerosos oficios vinculados directamente a la actividad marítima, como la construcción de los navíos, el avituallamiento de las embarcaciones o a la pesca de bajura y de altura. Este ámbito geoestratégico de la Corona de Castilla fue de vital importancia para el despegue de las rutas marítimas atlánticas a finales del siglo XIII. A tenor de su privilegiada posición, sus puertos se establecieron como escalas intermediarias, con una intensa actividad mercantil en manos de operadores extranjeros. Entre todas las ciudades y villas con conexiones marítimas y fluviales de la Andalucía medieval, destacaron fundamentalmente Cádiz y Sevilla, como principales centros comerciales, con una sobresaliente presencia de mercaderes y factores de diversas naciones.

---

<sup>1</sup> Este trabajo forma parte del Proyecto I+D «El mar como frontera. Transgresiones legales en el Atlántico bajomedieval» (PGC2018-095719-B-100), financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, dirigido por los profesores Eduardo Aznar Vallejo y Roberto José González Zalacaín.



SEGUNDA PARTE

RUTAS Y ESPACIOS DE VIDA Y DE MUERTE

# VIVIR A BORDO: NECESIDADES Y VICISITUDES DE LOS NAVEGANTES MEDIEVALES<sup>1</sup>

Ana María RIVERA MEDINA

Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)

## INTRODUCCIÓN

La estructuración de las vías marítimas cimentó el éxito económico de numerosas ciudades y operadores mercantiles del litoral y fue la que focalizó el desarrollo por excelencia del comercio internacional, ofreciendo una oportunidad a una población ávida de trabajo. Estas vías también fueron las que llegaron a vertebrar itinerarios que respondieron bien, dentro de los límites que consentían las capacidades medievales, a algunas posibles exigencias de los transportes: rapidez, regularidad, frecuencia y seguridad. Y ello, incluso teniendo en cuenta los evidentes riesgos que acechaban a la navegación, adoptando de modo prioritario el procedimiento del cabotaje, con la consiguiente acentuación de la lentitud final con que, pese a todo, se concretaban los viajes por mar<sup>2</sup>. Una parte nunca menor de este proceso es la que se refiere al transcurso de los días de la “gente de mar” en un *país hostile*.

Para conocer la vida a bordo en las embarcaciones que surcaron los mares de la Europa Atlántica es menester establecer las características y objetivos de los viajes. En primer lugar, aquellos que desde la Edad Media han contribuido a formar a los marineros y a preparar expediciones más complejas, como son los de cabotaje y los de pesca; luego, los viajes comerciales y, finalmente, las expediciones militares y conquistadoras<sup>3</sup>. Por tanto, siguiendo esta clasificación, el análisis se realizará especialmente sobre el día a día en las naves mercantes y pesqueras, con algunas referencias sobre aquellas que formaron parte de las grandes armadas bajomedievales y de la primera modernidad.

- 1 Este investigación se ha desarrollado en el marco de los proyectos : “Política, instituciones y gobernanza de los pueblos y ciudades portuarias de Europa atlántica a finales de la Edad Media: análisis comparativo transnacional” [HAR2017-83801-P] y “El mar como frontera. Transgresiones legales en el Atlántico bajomedieval” [PGC2018-095719-B-I00]
- 2 Igual Luis, D. “Comunicación y transporte en la Europa medieval: valoraciones, sectores, evolución”, López de Ojeda, E. (Coord.) *Una nueva visión de la Edad Media: legado y renovación. XXVI Semana de Estudios Medievales*. Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2016: 78-79.
- 3 Mauro, F. *La expansión europea 1600-1800*. Barcelona, Labor, 1968:14-15.

# “DONDE HABITA EL RECUERDO” VILLAS COMERCIALES Y PESQUERAS EN LA ASTURIAS MEDIEVAL<sup>1</sup>

María ÁLVAREZ FERNÁNDEZ

Universidad de Oviedo

## AQUEL MAR QUE LA TIERRA ENGUIRNALDA<sup>2</sup>

Aceptando la máxima braudeliana que afirma que “el hombre es prisionero de la geografía”, bien podemos admitir que la Edad Media asturiana es resultado de mil años de mar<sup>3</sup>. Una complicidad milenaria confirmada en un expresivo documento regio de 1500 donde el Principado de Asturias viene definido como un territorio de “muchos e diversos puertos de mar” y donde “todos los más vecinos e moradores del dicho Principado son personas que continuamente andan y tratan con la mar”<sup>4</sup>.

Hace tiempo que J.I. Ruiz de la Peña Solar llamaba la atención sobre la necesidad de analizar en profundidad la vida y desarrollo de estos pequeños burgos costeros asturianos en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna convencido, a fines de los años 80, de que existían “evidencias abundantes de su poderío e influencia económica” y de que, a pesar de que nuestras fuentes asturianas no son tan ricas como sería deseable, todo parecía indicar que era posible “un conocimiento relativamente exhaustivo de su andadura finisecular”<sup>5</sup>. En efecto, la ausencia de documentación

---

1 Esta investigación forma parte del proyecto de investigación *Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional* del Plan Nacional del Ministerio de Ciencia e Innovación / Agencia nacional de Investigación. (HAR2017-83801-P).

2 *La divina comedia*, canto IX (Paraíso). Título tomado en préstamo de la obra colectiva Cardini, F. y Lui, M. (eds.), *Quel mar che la terra inghirlanda: in ricordo di Marco Tangheroni*, Roma, 2007.

3 No renuncio a reproducir aquí una breve reflexión del pensamiento braudeliano: “la sociedad se proyecta en el espacio, se adhiere a él: la sociedad constituye unos cuantos hombres y un poco de tierra. Captar esta adherencia y, a través de él, explicar la sociedad, es lo que pido [...]. La vida de una sociedad está en la dependencia de factores físicos y biológicos, está en contacto, en simbiosis con ellos; estos factores modelan, ayudan o estorban su vida y por lo tanto su historia”. Braudel, F., “Geohistoria: la sociedad, el espacio y el tiempo,” en *Las ambiciones de la Historia*, Barcelona, 2002: 53-87, 66-67.

4 Archivo General de Simancas, Registro General del Sello, 15-VIII-1500, sin foliar.

5 Imposible reproducir aquí la vasta producción historiográfica del añorado medievalista. *Vid.*, con carácter general, los siguientes y documentados estudios: Ruiz de la Peña Solar, J.I., *Las “polas” asturianas en la Edad Media. Estudio y diplomatario*, Oviedo, 1981; “La función comercial de las

# CONTINGENTES CANTÁBRICOS EN EL POBLAMIENTO DE UNA ZONA GUIPUZCOANA EN LA BAJA EDAD MEDIA: EL CASO DE LA BAHÍA DE PASAIA

Iago IRIJOA CORTÉS

Ereiten Kultur Zerbitzuak

## INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

A lo largo de la Historia, la bahía guipuzcoana de Pasaia se ha convertido en un punto de encuentro entre personas procedentes de múltiples lugares. Su llegada y estancia ha estado condicionada por diversas razones, bien económicas, políticas o militares y así, mientras algunas pasaron breve tiempo, otras se asentaron en el lugar con carácter más prolongado o definitivo. No se trata de un hecho excepcional, tal y como vienen demostrando las diversas investigaciones sobre la presencia de extranjeros en las villas portuarias a fines de la Edad Media; no sólo en las grandes urbes, también en poblaciones de menor tamaño como las cantábricas<sup>2</sup>. No obstante, por el momento el tema ha pasado desapercibido en el estudio de las localidades costeras guipuzcoanas; aspecto que contrasta con la trascendencia marítima y mercantil que se les ha otorgado<sup>3</sup>.

1 No queríamos iniciar estas líneas sin mostrar nuestro agradecimiento a los doctores María Álvarez Fernández, Álvaro Solano Fernández-Sordo y Jesús A. Solórzano Telechea, por responder a nuestras consultas, a Luis Elberdin, por las apreciaciones hechas desde el punto de vista formal, a la propia Ereiten K.Z., por habernos facilitado parte del material gráfico. Así mismo, la toponimia ha respetado las denominaciones oficiales actuales.

Abreviaturas:

AGS. RGS: Archivo General de Simancas. Registro General del Sello / AGG-GAO: Archivo General de Gipuzkoa-*Gipuzkoako Artxibo Orokorra* / AGN-NAO: Archivo General de Navarra-*Nafarroako Agiritegi Orokorra* / AHPG-GPAH: Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa-*Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoa* / AHPZ: Archivo Histórico Provincial de Zaragoza / AM: Archivo Municipal / AMSMVA: Archivo de la Marquesa de San Millán y Villalegre / ARChV: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid.

2 El mejor ejemplo en Solórzano Telechea, J. A. y Arízaga Bolumburu, B. “Protéger et contrôler la présence et les activités des étrangers dans les villes portuaires du nord de la Couronne de Castille au Moyen Âge”, *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 117, 2010: 209-222.

3 Cfr. Aragón Ruano, A. “«Con casa, familia y domicilio». Mercaderes extranjeros en Guipúzcoa durante la Edad Moderna”, *Studia Historica. Studia Moderna*, 31, 2009: 155-200; Irijoa Cortés, I. “Atzerritarrak Erdi Aro amaieran: Pasaia badiako populazioen adibidea (XIV. mende amaiera-XVI. mende hasiera)”, *BEHSS*, 45, 2012: 15-125; Irijoa Cortés, I. y Martín Sánchez, D. *Errenteria a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)*. Errenteriako Udala, Errenteria, 2012 (accesible en: <https://static.errenteria.eus/web/eu/herria/artxiboa/monografiak/09EdadModerna/>)

# LA INSEGURIDAD EN LOS CAMINOS TERRESTRES DE ASTURIAS DE SANTILLANA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XV

Jesús A. DE INÉS SERRANO<sup>1</sup>

Universidad de Cantabria

## INTRODUCCIÓN

El objetivo del estudio se centra en el tema de la relación entre los caminos terrestres y la inseguridad, cuyo planteamiento y análisis han de engranarse en un contexto específico con una particular dinámica histórica: la merindad menor de Asturias de Santillana a lo largo de las tres primeras décadas del siglo XV. Desde una óptica general, la historiografía es profusa en cuanto a las transformaciones que experimentó la Corona de Castilla desde la entronización de la dinastía Trastámara. La metamorfosis socio-política afectó a los distintos reinos y regiones, y el Cantábrico no constituyó una excepción. Pese a la lejanía respecto del itinerario habitual de la Corte de los sucesivos reyes castellanos, estaba vinculada a ésta gracias a una intensa comunicación directa e indirecta, a razón de canales que conocerían una ostensible reconfiguración y potenciación a finales del siglo XV, coincidiendo con el reinado de los Reyes Católicos.

## APROXIMACIÓN HISTÓRICA, HISTORIOGRÁFICA Y METODOLÓGICA DEL ESTUDIO

### La merindad menor de Asturias de Santillana en la Edad Media

Durante los reinados de Enrique III y Juan II, períodos en los que se inscribe el arco cronológico escogido, el espacio de los dieciocho ámbitos comarcales, de distinta entidad, que se extendían sobre el territorio de la actual Autonomía de Cantabria, estaba organizado administrativamente en cuatro merindades menores, coincidentes con las cuatro comarcas principales durante la Baja Edad Media, a saber: Liébana al Oeste, Campoo al Sur, Trasmiera, perteneciente a la merindad de Castilla Vieja, con

---

1 Este trabajo se enmarca en el Proyecto titulado "*Política, instituciones y gobernanza de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional*" (HAR2017-83801-P).

# CEMENTERIOS MEDIEVALES EN LAS VILLAS DE LA COSTA DE CANTABRIA. EVIDENCIAS ARQUEOLÓGICAS Y TESTIMONIOS ESCRITOS

Enrique GUTIÉRREZ CUENCA

Proyecto Mauranus

## INTRODUCCIÓN

La realización de un estudio que abarca un amplio marco cronológico –entre los siglos V y XV– en el ámbito territorial de la comunidad autónoma de Cantabria, abordado a partir de la documentación disponible para más de 300 cementerios medievales<sup>1</sup> ha permitido caracterizar la gestión de los espacios funerarios a lo largo del tiempo e identificar cómo se reflejan en ellos diferentes procesos históricos.

Se trata de una síntesis realizada fundamentalmente a partir de documentación arqueológica, pero también atiende a la interesante información recogida en fuentes escritas, especialmente abundante para los contextos urbanos como los que se tratan en este trabajo.

Aunque en la caracterización de los espacios funerarios medievales propuesta a partir del mencionado estudio tienen especial peso las prácticas identificadas en el mundo rural, vamos a tratar de ver qué aportan los datos que conocemos sobre las villas de la costa, prestando atención a cuestiones como qué similitudes y diferencias hay con el esquema general o qué etapas están documentadas en el ámbito urbano. En otras palabras, nos interesa comprobar si la configuración y gestión de sus cementerios es otro rasgo distintivo dentro de esos que otorgan personalidad a las villas de la costa como sujeto histórico y que justifica la celebración de foros como del que da cuenta esta obra.

Es necesario comenzar con una breve introducción en la que se expongan los rasgos más significativos de la evolución del cementerio cristiano durante la Edad Media y los inicios de la Edad Moderna en Cantabria. Si hay algo que lo define es su vínculo con el edificio religioso y su ubicación en el núcleo de población. Desde el siglo VIII, momento a partir del cual se generaliza en la región la instalación de espacios funerarios *ad sanctos* y *apud ecclesiam*, comienza a tomar forma lo que se convertirá con el paso del tiempo en el “cementerio parroquial”.

---

1 Gutiérrez Cuenca, E. *Génesis y evolución del cementerio medieval en Cantabria*, Universidad de Cantabria, Santander, 2015. [hdl.handle.net/10803/311798]

# CONCLUSIONES

Fernando MARTÍN PÉREZ

Universidad de Cantabria

Las rutas terrestres, fluviales y marítimas fueron partícipes de la transformación de los paisajes y fronteras así como del desarrollo institucional, económico y cultural de las sociedades de la península Ibérica en la Baja Edad Media. Las ciudades, villas y aldeas se comunicaban gracias a las rutas que reyes, señores, canteros, mercaderes, arrieros, recueros, pastores, peregrinos y tantas otras personas articularon, construyeron, usaron y mantuvieron. Los mares eran las “autopistas del Medioevo” y las rutas terrestres fueron, en parte, heredadas de los romanos. La ligazón de las rutas terrestres y marítimas queda evidenciada a lo largo de estas páginas. En todos los casos, los hombres de Estado y de negocios, trabajadores, peregrinos y viandantes hicieron de la aventura su vida cotidiana con sus beneficios y sus peligros.

La presente monografía ha abordado las rutas y los viajes del *más acá* y del *más allá* de una manera excelente gracias a los trabajos de un plantel de quince expertos medievalistas de España y Portugal. La obra se divide en dos grandes bloques. La primera parte aborda las rutas de transporte, comercio y comunicación, tanto marítima como terrestre. Quienes afrontan esta parte del libro son María Asenjo González (UCM), Máximo Diago Hernando (CSIC), José Damián González Arce (UM), Juan Manuel Bello León (ULL), Germán Navarro Espinach (UniZar), David Igual Luis (UCLM), Raúl González Arévalo (Universidad de Granada), Covadonga Valdaliso Casanova (UL), Miguel José López-Guadalupe Pallarés (UCM) y Daniel Ríos Toledano (UCA). La segunda parte se enfoca en las rutas y los espacios palpitantes de vida y de muerte. Ana María Rivera Medina (UNED), María Álvarez Fernández (UniOvi), Iago Irijoa Cortés (EKZ), Jesús Antonio de Inés Serrano (UC) y Enrique Gutiérrez Cuenca (UC) son los encargados de tratar el segundo bloque de este libro.

Son muchos los temas que se han abordado en esta obra de conjunto, lo que hace de esta monografía una obra de referencia para el estudio de las rutas de comunicación en la península ibérica durante la Baja Edad Media. A partir del uso de fuentes de todo tipo (desde la cronística, la tratadística, las cartas de fletamento o los cuadernos



de viaje hasta la cartografía) la utilidad mercantilista y comunicativa de las rutas y los espacios queda reflejada en el conjunto de los capítulos. Las infraestructuras y rutas (desde calzadas y puentes hasta ríos y mares) que se estudian en esta monografía eran bienes de uso público que quedaban regulados por medio de leyes y ordenanzas que establecían las reglas del juego de su uso y disfrute tanto público como privado.

Se observan rutas estratégicas y secundarias tanto en el centro de la península como en la periferia. Igualmente, se observa el uso económico del tiempo y de los esfuerzos humanos y materiales a partir de la organización de las rutas en cuanto al espacio a recorrer y los tiempos de mercados y ferias. Estos caminos fueron recorridos por numerosos agentes sociales y laborales que aprovecharon las vías de transporte y comunicación en su beneficio. Unas rutas que fueron foco de crecimiento social y económico así como de conflicto, contrabando y otros peligros que se avecinaban bien por asaltadores como por parte de los propios viajeros.

Estas redes de comunicación y transporte fueron dinámicos agentes de construcción nodal de pequeños y grandes concejos que se articularon en pos del desarrollo de los espacios con un objetivo colectivo como era el bien común. Prueba de ello son los numerosos ejemplos que se describen en la presente monografía, como, véanse, el eje Toledo-Madrid, la presencia de extranjeros en Andalucía, en especial de los italianos, o el condado de Vizcaya, las polas asturianas o la Hermandad de Pinares de Soria. Las redes de comunicación quedan así evidenciadas y documentadas, observando la península ibérica como nexo entre dos mares, canalizadora de numerosas culturas y realidades como pueden ser las del norte de Europa o las del Mediterráneo oriental. Todas estas rutas nutrieron a la península ibérica de características poliédricas en términos económicos, sociales y culturales.

Además, el devenir del uso de los caminos e itinerarios generó la especialización de los profesionales del transporte y la diversificación de mercancías y empresas, lo que trajo también consigo una cada vez mayor complejidad de los avituallamientos y la seguridad en el camino y a bordo. En este sentido, el control del territorio y de los beneficios desembocó en una cantidad de emprendedores rurales y urbanos, que emprendían sus negocios con productos o servicios a partir de unas rutas de viaje y convivencia donde coincidían gentes de diferentes lugares, se desarrollaban en diferentes espacios y vivían a bordo de sus diversas y trepidantes empresas hasta terminar en unos espacios urbanos o rurales siempre que sus vidas no llegaran antes a “la mar, que es el morir”.

Con todo, la presente monografía analiza con rigor científico la importancia de las rutas en todas sus esferas (espacios de transporte, de traslado, de negocios, de comunicación, de riesgos y peligros, de fiscalidad, de convivencia, de vida y de muerte). Así, la construcción, articulación, legislación, uso y aprovechamiento de las rutas y los espacios es el principal atractivo de un compendio de trabajos que condensan la realidad viaria de la península ibérica en la Baja Edad Media.