

# VILLAS Y REDES PORTUARIAS EN LA FACHADA ATLÁNTICA DEL NORTE PENINSULAR EN LA EDAD MEDIA<sup>1</sup>

Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA  
Universidad de Cantabria

La historia portuaria se ha convertido, en los últimos años, en un campo de investigación destacado para el conocimiento de la génesis, desarrollo y transformación de las redes urbanas<sup>2</sup>. Desde siempre se ha sostenido que el mar une y aísla, al mismo tiempo, los territorios litorales que baña con sus aguas. Las villas portuarias se sitúan en el

<sup>1</sup> Este estudio se enmarca en el Proyecto de Investigación Internacional del Grupo OTELO, denominado «*Ports et structuration de l'espace dans le Golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge*», financiado por la Université de La Rochelle y el Gobierno francés (n.º J. E. 2433).

<sup>2</sup> Sobre las redes urbanas medievales en el ámbito atlántico europeo, véanse: KONVITZ, J. W., *Cities & the Sea. Port city planning in Early Modern Europe*, Londres, 1978. MOLLAT, M., *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> ss.)*, París, 1983. BALARD, M. (ed.), *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge, Contribution à l'Histoire de la Navigation*, París, 1988. BLOCKMANS, W., «Des systèmes urbains: pour-quoi?», en *Le réseau urbain en Belgique dans une perspective historique (1350-1850). Une approche statistique et dynamique. 15<sup>e</sup> colloque international*, Bruselas, 1992, pp. 243-248. PREVENIER, W., SOSSON, J. P., BOONE, Marc, «Le réseau urbain en Flandre (XIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles): composants et dynamique », en *Le réseau urbain en Belgique dans une perspective historique (1350-1850). Une approche statistique et dynamique. 15<sup>e</sup> colloque international*, Bruselas, 1992, pp. 157-200. MOLLAT DU JOURDIN, M., *Europa y el Mar*, Barcelona, 1993. SCOTT, T., SCRIBNER, B., «Urban networks», en SCRIBNER, B. (ed.), *Germany: a new social and economic History*, Londres, 1996, vol. I, pp. 113-143. BLOCKMANS, W., HEERMA VAN VOSS, L., «Urban networks and emerging states in the North Sea and Baltic Areas: a maritime culture?», en RODING, J., HEERMA VAN VOSS, L. (eds.), *The North Sea 1550-1800, a cultural unity*, Hilversum, 1996, pp. 10-20. STABEL, P., *Dwarfs among Giants. The Flemish urban Network in the Late Middle Ages*, Lovaina, 1997. HOWELL, M. C., «The Spaces of late Medieval urbanity», en BOONE, M., STABEL, P. (eds.), *Shaping urban identity in Late Medieval Europe*, Lovaina, 2000, pp. 3-24. VV. AA., *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, París, 2005. NEVEU, F., «La constitution d'un réseau urbain en Normandie», *Les villes normandes au Moyen Âge*, Caen, 2006, pp. 45-60. BOCHACA, M., SARRAZIN, J. L. (eds.), *Ports et littoraux de l'Europe Atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, 2005.

epicentro de las relaciones comerciales y de transporte, por lo que su comprensión nos permite profundizar en el conocimiento del complicado juego entre mercados y, en consecuencia, preguntarnos por su papel en el desarrollo de las redes urbanas.

El presente estudio gira en torno al análisis del papel desempeñado por los distintos agentes interdependientes (reyes, concejos y mercaderes), que nos ayudan a explicar la génesis y consolidación de los puertos y las redes urbanas portuarias medievales en el Norte de la Península Ibérica. En este sentido, en primer lugar, nos proponemos exponer las ventajas e inconvenientes que ofrecía la geografía marítima del Norte peninsular para la implantación de una red/-es de puertos, así como las infraestructuras portuarias que los concejos construyeron para facilitar los contactos con el exterior. En segundo lugar, analizaremos el papel de los monarcas en el proceso de constitución y desarrollo de las villas portuarias en el Norte peninsular, ya que ellos por medio de los fueros y los privilegios situaron a las villas portuarias en una posición ventajosa con relación al resto de núcleos de poblamiento de su entorno. Por último, las relaciones multilaterales entre los distintos centros portuarios implicaron la existencia de redes de comunicación cultural por medio de «flujos» de gentes, ideas, innovaciones y, por supuesto, de productos, que generaron una cultura marítima compartida<sup>3</sup>.

#### GEOGRAFÍA MARÍTIMA Y COMUNICACIÓN FÍSICA

A comienzos del siglo XII, las pequeñas aldeas ribereñas del litoral Norte peninsular sufrían las incursiones sarracenas todos los años, el mar era percibido como una fuente de peligros y la costa un obstáculo a salvar, lo que convertía estos territorios en lugares inhóspitos y poco favorables para el asentamiento humano<sup>4</sup>. No obstante, dos siglos después, en litoral Atlántico se había desarrollado medio centenar de puertos<sup>5</sup>, que tenían una identidad propia con su denominación: *La Costeira do gran mar*

---

Sobre las redes urbanas en el ámbito atlántico peninsular, véanse: SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., ARÍZAGA BOLUMBURU, B. (eds.), *El fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero*, Santander, 2002. ARÍZAGA BOLUMBURU, B., SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á. (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media. Nájera, Encuentros Internacionales del Medievo – 2004*, Logroño, 2005.

<sup>3</sup> CASADO ALONSO, H., *El triunfo de mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, 2003. HARRELD, D. J., «Merchants and International Trade Networks in the 16<sup>th</sup> century», en *XIV International Economic History Congress*. Helsinki, 2006, session 110.

<sup>4</sup> «Los de Sevilla, los de Saltés, los Castellenses, los de Silves, los de Lisboa y otros sarracenos que habitaban en las costas desde Sevilla hasta Coimbra, acostumbraban a construir naves y viniendo en barco con gente armada devastaban y saqueaban las regiones costeras desde Coimbra hasta los Pirineos, a saber: Portugal [...] y otros pueblos marítimos de Asturias y tierra de Santillana [...] Así, los campesinos del litoral del Océano abandonaban la costa desde la mitad de la primavera hasta mediado el otoño o se escondían en cuevas con toda su familia». FALQUE REY, E. (ed.), *Historia Compostelana*, Madrid, 1994, pp. 244-245 y 338.

<sup>5</sup> Se trata de una densa malla portuaria si la comparamos con la francesa —desde Zwin a Hendaya había 15 puertos—, la costa sur de Irlanda (10 puertos) o de Inglaterra (21 puertos). RUSSON, M., *Les Côtes Guerrières: mer, guerre et pouvoirs au Moyen Âge: France-façade océanique XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle*, Rennes, 2004, p. 20. KOWALESKI, M., «The expansion of the South-western fisheries in late medieval England», en *Economic History Review*, 2000, LIII, 3, pp. 429-454. AVRIL, Th., *The Walled towns in Ireland*, Dublín, 1992.

*d'España*, que aparece, por vez primera, en las *Cantigas de Santa María de Alfonso X* (n.º 267) o la *Marisma e Costera de España*, definida, según un documento de 1404, como «de tanto quanto se estiende e diga e tiene de la villa de Fuente Rauia fasta la çibdat de Tuy»<sup>6</sup>, una expresión geográfica, que comprendía todo el litoral entre el Bidasoa y el Miño<sup>7</sup>. Se trata de la frontera de la Corona de Castilla con la mar, de aproximadamente una extensión de 1.300 km.

Las condiciones geográficas del litoral Cantábrico son, en general, poco favorables para el establecimiento de una red portuaria, al menos si nos atenemos a los patrones que Braudel señaló para el Mediterráneo<sup>8</sup>. Mientras que este mar —o el Báltico— se halla encerrado sobre sí mismo y posee un único clima, el Mar Cantábrico está abierto a las influencias atlánticas externas y tiene una geografía muy abrupta. Sin embargo, este territorio costero está dotado de las características geográficas que los expertos califican como necesarias para el éxito del desarrollo de una villa portuaria, que pueden resumirse en la presencia de una zona arenosa —para cargar y descargar mercancías y desarrollar actividades portuarias—, de un promontorio que ofrezca protección ya sea de los vientos —en el litoral atlántico son particularmente fuertes y peligrosos los del Oeste— o de los enemigos, y la existencia de agua dulce que provea de este elemento a la población para su alimentación y desarrollo de las actividades<sup>9</sup>. En este sentido, la costa atlántica peninsular se compone de dos conjuntos fisiográficos diferenciados, que cumplen en su mayor parte con estos requisitos. La Costa Cantábrica es rectilínea y alta, brava y acantilada, obra de un mar tormentoso que la erosiona continuamente y llegan hasta ella las estribaciones de la Cordillera Cantábrica, con notables accidentes como el Golfo de Vizcaya y los cabos de Machichaco, Ajo, Peñas y Estaca de Vares. Las rías cantábricas son de origen fluvial y se hallan colmatadas por sedimentos, mientras que las playas tienen una escasa longitud. Por su parte, la costa gallega del Atlántico, que se extiende desde el cabo de Ortegal hasta la frontera portuguesa, es muy recortada, presentando numerosas rías, de mayor tamaño que las del Cantábrico, por las que el mar penetra profundamente: las Rías Altas y las Rías Bajas. Sus principales accidentes son las rías del Ferrol, La Coruña, Muros, Arosa, Pontevedra y Vigo, que forman puertos naturales, y los cabos de Ortegal, Toriñana y Finisterre. No obstante, estas rías no pueden equipararse con los estuarios típicos debido a su gran influencia marina<sup>10</sup>. Se trata de un litoral mal comunicado con el interior a causa de los macizos montañosos y con unas pésimas condiciones climáticas, que impiden el cultivo de ciertos productos, como el cereal, de los que siempre fueron deficitarios los puertos. Por este motivo, la proximidad al mar suponía una ventaja para el desarrollo de las poblaciones. Así se aprecia en 1343, cuando Alfonso XI

<sup>6</sup> SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., *Patrimonio documental de Santander en los archivos de Cantabria. Documentación medieval*, Santander, 1998, p. 80.

<sup>7</sup> FERREIRA PRIEGUE, E., *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, pp. 495-496.

<sup>8</sup> BRAUDEL, F., *En torno al Mediterráneo*, Barcelona, 1997.

<sup>9</sup> ORVIETANI BUSH, S., *Medieval Mediterranean ports. The Catalan and Tuscan Coast, 110 to 1235*, Leiden, 2001.

<sup>10</sup> DÍEZ GONZÁLEZ, J., *Guía física de España. Las Costas*, Madrid, 1996, pp. 91-284.

atendió la petición del concejo de Monreal para trasladar la villa desde Itziar a la ribera del mar: «porque en aquel logar do son poblados non podían aver las cosas así como les era menester para su mantenimiento porque están alongados del agua e de las labores del pan e que en termino de la dicha villa de Monreal ha un suelo en que non ha ninguna puebla que es çerca el agua de Deva en la ribera de la mar e que era su voluntad de poblar alli e nos pedían merçed que nos plogiese»<sup>11</sup>. Por lo tanto, la fachada atlántica peninsular no era apropiada –por su carácter abierto y su clima– para el establecimiento de una red portuaria, aunque sí para el desarrollo de cada una de las villas.

El éxito urbano de estos puertos dependió en gran medida del control del mar gracias a las técnicas y las tácticas puestas en marcha para su aprovechamiento<sup>12</sup>. En este sentido, la capacidad de controlar el espacio marítimo y su área de influencia, así como mantener unas relaciones fluidas con el traspais y con otras redes urbanas y de comunicación, constituyó un factor decisivo tanto para la elección del asentamiento, como para el éxito de su desarrollo como núcleo urbano. Las villas portuarias fueron estableciendo su control sobre las aguas del litoral, los cursos fluviales y sus riberas, lo que las permitió intervenir sobre el tráfico fluvial y marítimo<sup>13</sup>. Tal como ha señalado recientemente la profesora Arízaga Bolumburu, los monarcas quisieron que la actividad marítima quedara mediatizada por las villas y para ello no situaron las aguas como límites naturales de los términos jurisdiccionales de las villas, sino que hallamos testimonios –aunque sean parciales– de la inclusión de las aguas del mar como parte de las propiedades comunales. Así lo encontramos, por ejemplo, en el documento de confirmación de términos dado a Motrico en 1256 por parte de Alfonso X: *e los términos son estos: el agua del Deva fasta Mendaro e de Mendaro fasta {...} E estos términos sobredichos vos do e vos otorgo a vos míos pobladores de la villa de Motrico*<sup>14</sup>. De esta manera, las villas portuarias creaban una «esfera de influencia» sobre un amplio territorio rural y marítimo, y regulaban la comercialización de las mercancías a través de sus puertos<sup>15</sup>. Por ejemplo, el entorno geográfico de Santander fue excepcionalmente favorable para su desarrollo como puerto atlántico, ya que contaba con una gran bahía, un estuario, una zona arenosa, un promontorio rocoso... a lo que se sumaba su posición central en la Costa Cantábrica y su accesibilidad con relación al área de producción, en este caso la ciudad de Burgos. Cuando una villa del interior rural de Cantabria, como era Santillana, quiso construir un nuevo puerto en la Costa Cantábrica, en la ría de San Martín de la Arena, distante unos 15 kilómetros de

<sup>11</sup> HERRERO, V. J. y BARRENA, E., *Archivo Municipal de Deba (1181-1520)*, San Sebastián, 2006, p. 15.

<sup>12</sup> LEWIS, A., *The Sea and Medieval Civilization*, Londres, 1978. MAGNUSSON, R. J., *Water technology in the Middle Ages: cities, monasteries and waterworks after the Roman Empire*, Baltimore, 2001.

<sup>13</sup> VAL VALDIVIESO, M.ª I. del, *Agua y poder en la Castilla Bajomedieval. El papel del agua en el ejercicio del poder concejil a fines de la Edad Media*, Valladolid, 2003, p. 159, y pp. 163-183.

<sup>14</sup> ARÍZAGA BOLUMBURU, B., «Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media», en *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media. I Encuentros Internacionales del Medievo en Nájera (2004)*, Logroño, 2005, pp. 17-56.

<sup>15</sup> DYER, C., «Market towns and the countryside in Late Medieval England», en *Canadian Journal of History*, 1996, XXXI, pp. 17-35.

Santander, a través del cual dar salida a los productos de su mercado, a principios del siglo XV, el concejo de Santander se opuso y emprendió un osado plan para hacerse con ese puerto por la vía judicial (1434-1436) y desarrollarlo como puerto adicional de Santander, lo que le permitió crear una sistema portuario doble, dividido entre la Bahía de Santander y la ría San Martín de La Arena<sup>16</sup>, que le aseguró el crecimiento territorial y comercial en el siglo XV, prueba de lo cual es el provechoso acuerdo alcanzado con la Universidad de Mercaderes de Burgos en 1453<sup>17</sup>.

Los condicionamientos geográficos tuvieron una fuerte incidencia –tanto a escala local, como regional– en el éxito o la frustración del desarrollo mercantil que ofrecían los procesos de promoción urbana, por lo que los esfuerzos de los concejos por desplegar sus infraestructuras de comunicación terrestre y marítima son elementos esenciales en su desarrollo, aunque no determinantes. Así, las dificultades de comunicación con el traspás leonés –derivadas de la altitud de los puertos secos de la Cordillera Cantábrica–, y las escasas iniciativas para paliar esta situación por parte de los concejos portuarios vienen explicando el débil desarrollo de la actividad comercial en la zona asturiana, con la excepción de Avilés, frente al dinamismo que ofrecían las villas cántabras y vascas, estrechamente vinculadas a los intereses de los mercaderes interiores castellanos, en especial de Burgos. También debe atribuirse, en buena medida, a los condicionamientos geográficos la decidida vocación de los puertos gallegos por la actividad del transporte marítimo.

A diferencia de los puertos del Mar del Norte, que se hallaban en el interior de ríos de calado, como Hamburgo en el Elba, Brujas en un canal interior, Londres en el Támesis, la mayor parte de los puertos atlánticos peninsulares, salvo algunos gallegos, estaban situados en plena costa. A pesar de la necesidad, fueron muy pocos los centros urbanos que llegaron a tener un muelle o unas infraestructuras portuarias sólidas y, en la mayor parte de los casos, tuvieron que conformarse con unas instalaciones muy precarias, cuando no inexistentes al menos hasta la segunda mitad del siglo XV. Hasta entonces, la carga y descarga de mercancías se efectuó por medio de barcas de menor calado, que llevaban los productos desde los navíos anclados en alta mar hasta las villas<sup>18</sup>.

Las primeras infraestructuras sólidas que se construyen en los puertos de la Fachada Atlántica de la Península están relacionadas con las instalaciones de almacenamiento de mercancías: lonjas, alfonies de sal, trigo y hierro, casas del peso. Así se documentan tanto en las villas gallegas (lonjas en La Coruña y Pontevedra, alfoni de

<sup>16</sup> SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., «La dinámica de relaciones entre el Valle de Camargo y la villa de Santander en la Edad Media tardía: un caso de «urbanismo colonial» en la periferia norteña», *Camargo. Historia y patrimonio*, Santander, 2001, pp. 141-162. SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, L., *Conflictos jurisdiccionales entre la villa de Santander y el Marquesado de Santillana en el s. XV*, Santander, 1996.

<sup>17</sup> SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., *Patrimonio documental de Santander en los archivos de Cantabria. Documentación medieval (1253-1515)*, Santander, 1998, documento 53.

<sup>18</sup> ARÍZAGA BOLUMBURU, B., SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., «La construction d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la péninsule Ibérique à la fin du Moyen Âge», en BOCHACA, M., SARRAZIN, J. L. (eds.), *Ports et littoraux...*, o. cit., pp. 121-140.

La Coruña, casa del peso en Tuy y La Coruña), como en las Cuatro Villas de la Costa (palacio del Trigo, alfonjes de sal y hierro en Santander, Laredo y Castro Urdiales) y en las villas vascas (lonjas en Lequeitio, Plencia y San Sebastián).

Del medio centenar de villas portuarias fundadas entre los siglos XII y XIV, las únicas que acondicionaron sus puertos, en época medieval, por medio de diques, muelles o *cays* de piedra fueron las del sector centro-oriental de la Costa Cantábrica, precisamente, las más pujantes en el comercio internacional. En el siglo XV y principios del XVI, se documentan los cays o muelles viejos de Santander (1434), San Sebastián (1440), Laredo (1460), Bilbao (1470), Pasajes (1497), Lequeitio (s. XV), Guetaria (1500), San Vicente de la Barquera (1500), Portugalete (1502), Castro Urdiales (1508) y Bermeo (1510). Las únicas infraestructuras que aparecen en las villas gallegas son puentes, que servían de muelle de carga y descarga directa entre el buque y los vehículos o animales de acarreo situados sobre el camino (Vivero, Santa Marta de Ortigueira, Cedeira, Neda, Betanzos, Puentedeume, Noya, Padrón, Pontevedra y Redondela). Por su parte, las villas asturianas no presentan ningún tipo de estructura portuaria hasta el siglo XVI<sup>19</sup>.

Contemporáneas de las mejoras de las infraestructuras portuarias fueron las terrestres, como las de los caminos que unían Santander, Laredo y Bilbao con Burgos, solicitadas por los procuradores de la cofradía de mulateros y viandantes de las merindades de Castilla Vieja y provincia de Burgos a los Reyes Católicos en 1499, que sirvieron para conectar mejor los puertos con los mercados interiores<sup>20</sup>.

## RED PORTUARIA Y PODER MONÁRQUICO

La promoción urbana del Norte peninsular comenzó en el siglo XII para responder a unos objetivos concretos: económicos, sociales, demográficos, políticos y estratégicos<sup>21</sup>. Desde mediados de esa centuria, los reyes castellanos cada vez estuvieron más próximos al mar. Se trata de un movimiento que responde a un proyecto específico de los reyes por crear un embrión de política marítima y se inscribe en el proceso de afirmación y expansión de la monarquía frente a los poderes feudales en la frontera marítima del reino<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> SAMPEDRO REDONDO, L., *Sobre el cay, Libro 2.º, Libro de Actas del Ayuntamiento de Gijón (1560-1577). Estudio y edición*, Gijón, 2005.

<sup>20</sup> ÁLVAREZ LLOPIS, E., BLANCO CAMPOS, E., GARCÍA DE CORTÁZAR, J. Á., *Documentación medieval de la Casa de Velasco, Tomo II, 1434-1532*, Santander, 1999, p. 164. MOLENAT, J. P., «Chemins et ponts du nord de la Castille au temps des Rois Catholiques», en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 1971, vol. VII, pp.115-163.

<sup>21</sup> ARÍZAGA BOLUMBURU, B., BOCHACA, M., «Caractères généraux des villes portuaires du nord de la Péninsule Ibérique», en *Ports Maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, París, 2005, pp. 63-78.

<sup>22</sup> AGUIAR ANDRADE, A., «A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal medieval: o caso da fachada atlântica», en *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media. I Encuentros Internacionales del Medievo-Nájera*, Logroño, 2005, pp. 57-90. MENJOT, D., «La ville frontrière: un modèle original d'urbanisation?», en *Les villes frontières Moyen Âge-Époque Moderne*, Estrasburgo, 1996, p. 6.

La promoción urbana de la costa comenzó a manifestarse de forma sostenida e intensa a partir de la segunda mitad del siglo XII, tras la muerte del monarca Alfonso VII en 1157 y la consiguiente separación de los reinos de León y Castilla. Si bien este rey realizó algunas repoblaciones aisladas en el frente marítimo astur-galaico concediendo fueros en fecha imprecisa a Ferrol y, en 1155, a la villa asturiana de Avilés, hay que esperar al reinado de sus sucesores al frente de estos reinos, ya separados, de León y Castilla –Fernando II y Alfonso IX en la orla costera de León y Alfonso VIII en la de Castilla– para asistir a la promoción intensa de fundaciones urbanas portuarias. La influencia monárquica sobre la fachada atlántica desde el reinado de Alfonso VIII hizo progresos considerables. El matrimonio de Alfonso VIII con Leonor de Inglaterra en 1170, hija de Enrique II y Leonor de Aquitania, que incluía Gascuña como dote y el puerto de Santander como arras, abría nuevas perspectivas internacionales para la monarquía y el reino de Castilla. Los dos grandes acontecimientos en este fortalecimiento fueron, en primer lugar, los fueros dados a las villas de Castro Urdiales (1163), Santander (1187), Laredo (1200) y San Vicente de la Barquera (1210), que permitían la inserción del sector central de la Costa Cantábrica en la Corona y, en segundo lugar, la incorporación de la Costa guipuzcoana al reino de Castilla en 1200, donde el monarca navarro, Sancho el Sabio, había otorgado carta foral a San Sebastián en 1180, y donde Alfonso VIII aforó Fuenterrabía (1203), Guetaria (1209) y Motrico (1209).

Este proceso de creación y patrocinio de villas portuarias en el litoral Atlántico, que continuó hasta el siglo XIV, servía para fijar una nueva organización del territorio, presidida por la villas de realengo, en un territorio como era la fachada atlántica que había tenido hasta entonces una fuerte implantación señorial, así como al objetivo de hacerse con el control de las actividades marítimas y sus rentas, que habían estado monopolizadas por los centros monásticos y la nobleza. Los más perjudicados por esta política, obviamente, fueron estos últimos, que se opusieron e incluso llegaron a pedir que destruyera «las pueblas que el rey fazía en algunas tierras de León e de Gallizia, ca dezían que por esto perdían lo que avían»<sup>23</sup>. En 1281, el monasterio de Celanova protestaba por la fundación de Monterrey y la iglesia de San Salvador de Oviedo pedía contraprestaciones a causa del perjuicio que le había ocasionado en sus rentas la creación de nuevos centros urbanos<sup>24</sup>.

La política de fundación de nuevas villas portuarias fue acompañada de la concesión de exenciones generosas de impuestos sobre la explotación y comercialización de las mercancías, así como de medidas proteccionistas, que reforzaron la autoridad regia en la Costa del reino<sup>25</sup>. Los privilegios y mercedes regias ayudaron a consolidar unas élites emergentes, cuya posición de privilegio se fundamentaba en la diversidad

<sup>23</sup> GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Alfonso X el Sabio*, Barcelona, 2004, p. 106.

<sup>24</sup> RODRÍGUEZ LLOPIS, M., «Alfonso X, rey de Castilla y León (1252-1284)», en RODRÍGUEZ LLOPIS, M. (coord.), *Alfonso X y su época. El siglo del rey sabio*, Barcelona, 2001, pp. 88-89.

<sup>25</sup> SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., «La fundación y promoción de las 'villas nuevas' en el litoral atlántico del norte peninsular durante el reinado de Alfonso X», *El mundo urbano en la Castilla del si-glo XIII*, Sevilla, 2006, vol. II, pp. 315-328.

de ingresos provenientes de las actividades mercantiles. Para ello, los monarcas propiciaron la participación de los mercaderes en los beneficios de la fiscalidad regia o en exenciones concretas a este sector socio-profesional. Por ejemplo, uno de los derechos reales más importantes consistía en la renta de las ferrerías. En 1257, Alfonso X arrendó los derechos reales de las ferrerías de la región Cantábrica, desde Asturias de Santillana hasta Fuenterrabía, a dos mercaderes de Santander, Pero Pérez de Pámanes y Domingo Pérez, hombre de don Sancho, electo de Toledo y chanciller del rey, que era a la sazón abad de Santander y hermano del rey, por 15.000 maravedíes anuales, durante cinco años. Además, concedía libertad a los arrendatarios para hacer alfolies en cualquiera de los sobredichos lugares<sup>26</sup>. Otros privilegios dados por los monarcas, se dirigían a todo el sector mercantil, como el otorgado por Alfonso X en 1256, quien eximió a los mercaderes de La Coruña de realizar préstamos a los monarcas con la finalidad de que «se pueble mejor la villa de la Crunna et por que los mercaderos que hy vinieren morar viban seguro... acrecentarlos en sus bienes por que sean mas ricos e mas abonados»<sup>27</sup>. La comunidad de intereses entre los mercaderes de la costa, de una parte, y la política de protección de los puertos y de sus principales actores, de otra, se reforzó en los años sucesivos con la amnistía fiscal de 1281, relacionada con ciertos delitos fiscales cometidos de los diezmos aduaneros, que Alfonso X concedió a los mercaderes de «desde Sant Viçente de la Barquera fasta Fuenterrabía», a cambio de pagar 101.000 mrs.<sup>28</sup>.

Así pues, la fundación de nuevos centros urbanos portuarios y la concesión de privilegios a sus mercaderes cohesionaba internamente el reino por su parte Norte y se definía claramente la posición de las tierras de realengo en la frontera marítima, convirtiéndose en puntos de resistencia frente a cualquier ataque exterior y frente a las tierras de señorío.

## REDES DE COMUNICACIÓN MATERIAL E INMATERIAL

El ejercicio del poder monárquico sentó las bases materiales y logísticas que permitieron el surgimiento y la consolidación de casi cincuenta villas portuarias. No obstante, la existencia de una tupida malla de puertos, por sí sola, no forma una red portuaria. Una red urbana portuaria viene constituida por su capacidad para desarrollar conexiones (materiales e inmateriales) con el exterior<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> HERNÁNDEZ, J., *Las rentas del rey. Sociedad y fisco en el reino castellano del siglo XIII*, Madrid, 1993, vol. 1, p. 460.

<sup>27</sup> BARRAL RIVADULLA, D., *La Coruña en los siglos XIII al XV. Historia y configuración urbana de una villa de realengo en la Galicia medieval*, La Coruña, 1997, p. 32.

<sup>28</sup> GONZÁLEZ DÍEZ, E., *Colección diplomática del concejo de Burgos (884-1369)*, Burgos, 1984, doc. 108.

<sup>29</sup> MURRAY, J., «Of Nodes and networks: Bruges and the infrastructure of Trade in 14th century Europe», en STABEL, P., BLONDÉ, B., GREVE, A. (eds.), *International Trade in the Low Countries (14<sup>th</sup>-16<sup>th</sup> centuries)*, Lovaina, 2000, pp. 1-14.

Paralelo al proceso de consolidación de los centros urbanos, es necesario señalar que los mercaderes actuaron como agentes incentivadores —y aun modificadores— del consumo y la producción<sup>30</sup>. Del conjunto de centros portuarios, pronto se destacarían las villas del litoral comprendido entre Santander y Fuenterrabía por su dinamismo económico, estimulado con ventajosos privilegios mercantiles, lo que facilitó los contactos de mercaderes y la creación de redes mercantiles<sup>31</sup>.

Desde principios del siglo XIII, los mercaderes de las más antiguas villas portuarias comenzaron a tejer vínculos comerciales y pesqueros con los más destacados puertos de la fachada atlántica europea, entre los que pronto se detecta el de La Rochelle, el principal puerto francés en el Golfo de Vizcaya, frecuentado por las naves que hacían la ruta atlántica hasta Inglaterra y Flandes<sup>32</sup>. Así, en 1237, mercaderes de San Sebastián recibieron un salvoconducto que les permitía comerciar con los Cinco Puertos del sur de Inglaterra<sup>33</sup>. Estas conexiones comerciales comienzan a evidenciarse mejor a partir del matrimonio de Leonor de Castilla con Eduardo I y el tratado anglo-castellano de 1254. En 1260, mercaderes castellanos aparecen alquilando casas en Southampton y de los 102 Registros de Deudas del puerto de Londres del año 1285, cuarenta y dos corresponden a mercaderes castellanos.

Con la finalidad de hacer progresar este comercio, en 1296, se creó una institución supralocal para la acción conjunta de las villas de la *Hermandad de la Marina de Castilla*, que agrupaba siete puertos del Cantábrico (Santander, Laredo, Castro Urdiales, Vitoria, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía)<sup>34</sup>. Si bien se ha

<sup>30</sup> CASADO ALONSO, H., «Crecimiento y apertura de nuevos horizontes económicos en la España de los Reyes Católicos: el ejemplo de Laredo», en AMEA. *Anales de Historia Medieval de la Europa Atlántica*, 2006, n.º 1, pp. 29-60. SPUFFORD, P., *Power and profit. The merchant in medieval Europe*, Londres, 2002. DYER, C., *Making a living in the middle ages: the people of Britain 850-1520*, New Haven, 2002.

<sup>31</sup> ARÍZAGA 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 de Estella*, Pamplona, 2003, pp. 229-231.

<sup>32</sup> FAVREAU, R., «La Rochelle, port français sur l'Atlantique au XIII<sup>e</sup> siècle», en *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge*, París, 1988, pp. 62-63. TRANCHANT, M., *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, 2003. ARÍZAGA BOLUMBURU, B., «La actividad comercial del País Vasco en la Edad Media», en *Congreso de Historia de Euskal Herria*, 1988, Tomo 2, p. 299. En 1224, se registra la presencia de ocho barcos españoles en La Rochelle. RUIZ DE LA PEÑA, J. I., «El nacimiento de las villas costeras cántabro-atlánticas y su instrumentación jurídica (siglos XII-XIII)», *El Fuero de Laredo en el VIII centenario de su concesión*. Santander, 2001, p. 156. RUIZ DE LA PEÑA, J., «Comercio a escala interregional e internacional: el espacio comercial astur-leonés y su proyección atlántica», *El comercio en la Edad Media*, Logroño, 2006, pp. 39-91. FERREIRA PRIEGUE, E., «Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico, desde Galicia hasta Flandes», *El fuero de San Sebastián y su época*, San Sebastián, 1981, pp. 217-234. FINOT, J., *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Âge*, París, 1899. VERLINDEN, Ch., «The Rise of Spanish Trade in the Middle Ages», en *The Economic History Review*, 1940, vol. 10, n.º 1, pp. 44-59.

<sup>33</sup> CHILDS, W.R., «Commercial relations between the Basque provinces and England in the Latter Middle Ages. c. 1200 - c. 1500», en *Itsas, Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, 2003, n.º 4, p. 55-64.

<sup>34</sup> BENAVIDES, A., *Memorias de don Fernando IV de Castilla*, Madrid, 1860, vol. II. MORALES BELDA, F., *La Hermandad de las Marismas*, Barcelona, 1973.

señalado el intento de favorecer el comercio a lo largo del Golfo de Vizcaya como causa principal de la creación de una hermandad entre las villas portuarias mencionadas, no se debe olvidar que ésta se constituye también para guardar las enemistades del reino de Castilla con el de Inglaterra, Bayona y Flandes, en el contexto del inicio de la guerra entre Francia e Inglaterra desde 1294, de la mano expansionista del rey francés Felipe IV. El ejercicio de la violencia externa por parte de todas esas villas al servicio del rey de Francia desde finales del siglo XIII hasta, al menos, el primer cuarto del siglo XV, vinculó los intereses de estas villas con los de los puertos de la costa francesa y revela la importancia de los flujos y conexiones con el vecino litoral en manos francesas. Las relaciones entre los puertos de la Marisma de España y los de La Gascuña inglesa no fueron buenas, en general, a pesar de los múltiples intentos de acuerdo. Así, ya en 1242, las Cuatro Villas de la Mar socorrieron a La Rochelle, bloqueada por un asedio inglés<sup>35</sup>; y, en 1297, todos los concejos, desde San Vicente de la Barquera hasta Fuenterrabía, se reunieron en Castro Urdiales con el objeto de acordar el envío de hombres de armas al servicio de Felipe IV el Hermoso<sup>36</sup>. A pesar de ello, los villas del Cantábrico oriental no podían obviar las conexiones que mantenían con los vecinos puertos bajo autoridad inglesa, como Bayona y Burdeos, razón por la cual las villas de Castro Urdiales, Laredo y Santander firmaron en 1306 y 1309 sendos acuerdos con la ciudad Bayona con el beneplácito del monarca inglés Eduardo I, al igual que hicieron las guipuzcoanas en 1309, 1311 y 1328<sup>37</sup>. De todo ello, podemos deducir que las villas marineras del Cantábrico oriental desarrollaron su propio juego, buscando desplegar su influencia militar o comercial en los puertos ingleses y franceses más pujantes, y eliminando la concurrencia de otros países, que podrían haberse aprovechado del contexto político del momento para introducirse en esos mercados<sup>38</sup>.

La institución de la *Hermandad de la Marina de Castilla* tuvo una breve existencia, pues a partir de mediados del siglo XIV, la unidad de acción de las villas portuarias frente al exterior la ejercieron los representantes de cada una de las *marismas* o *provincias* marítimas, cuya fortuna vino marcada por la Guerra de los Cien Años, y la neutralidad castellana hasta la batalla naval de Winchelsea de 1350, que permitió hacer buenos negocios y aumentar la presencia de marineros y mercaderes en Flandes, Inglaterra y la costa occidental de Francia. Sin embargo, la segunda mitad del siglo

<sup>35</sup> RUSSON, M., *Les Côtes Guerrières...*, o. cit., p. 399.

<sup>36</sup> VV. AA., *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla*, 1998, p. 90.

<sup>37</sup> SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., *Patrimonio documental de Santander en los archivos de Cantabria. Documentación medieval*, Santander, 1998, docs. 18-22. INCLÁN GIL, E., «El dinero de la mar: el comercio de la costa vasca con Europa en los siglos XIV al XVI», GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el Medioevo y la Modernidad*, Bilbao, 2005, p. 61.

<sup>38</sup> Así, la flota genovesa que se envió desde Aigües-Mortes a Bretaña para apoyar a Felipe IV en 1295 dudaba entre seguir una ruta directa o una de cabotaje, ya que «*Specialiter timebant de hominibus de Santander*». ORTEGA VILLOSLADA, A., «Viajes a Flandes e Inglaterra ¿cabotaje o recta vía?», en *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III, H.ª Medieval*, 2003, 16, p. 231.

XIV se caracterizó por los conflictos con los ingleses. Con la finalidad de apaciguar los enfrentamientos, que claramente perjudicaban el comercio, se establecieron varias concordias. En 1351 y 1353, se acordaron dos treguas entre el reino de Inglaterra y «*Toutes Marismes & Costeres de Meer, Portz, Citees & Villes de la Seignure le Rois de Castelle & du Counte de Viscaye*»<sup>39</sup>, ampliadas en 1357, con el fin de hacer prosperar el comercio y, en 1404 y 1407, esta vez todos los puertos de la «*Marisma de España*» refrendaron sendas concordias con los puertos ingleses de La Gascuña para agilizar las relaciones mercantiles.

Precisamente, estos dos últimos acuerdos evidencian el grado de desarrollo de las redes urbanas portuarias existentes en el litoral atlántico peninsular. La Marisma de España comprende «*gínco provinçias o marismas*»: Guipúzcoa, Vizcaya, Castilla La Vieja, Asturias y Galicia, representadas por los concejos portuarios para avenirse a los acuerdos. La red de puertos más consolidada estaba integrada por las tres primeras *provinçias* («*las marismas de Castilla, Vizcaya y Guipúzcoa*»), mientras que las *marismas de Asturias y Galiçia* eran más débiles. Así se aprecia en la concordia de 1404 antes referida, en la que aparecen los procuradores de San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo, Castro Urdiales, Bermeo, Bilbao, Lequeitio, Ondárroa, Motrico, Deva, Zumaya, Guetaria y San Sebastián, que representan a los puertos de las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya y Castilla Vieja, pero están ausentes los de los puertos de Asturias y Galicia, a pesar de ser incluidos en el acuerdo. Por su parte, en la concordia de 1407, las villas marineras de Galicia y Asturias están presentes, aunque comparten tres procuradores. Esta debilidad en la acción denota la fragilidad de la red urbana portuaria gallega<sup>40</sup>. Elisa Ferreira Priegue, recientemente, exponía que no es posible hablar en Galicia de un sistema portuario ni urbano. En primer lugar, debido a la existencia de la dicotomía entre puertos de realengo y de señorío. Desde la segunda mitad del siglo XII, las principales villas costeras, como Padrón, Burgo de Faro, Noya y Pontevedra, estaban en manos del arzobispo de Santiago. Sólo a principios del siglo XIII fructificaron Bayona do Miño (1201) y La Coruña (1208) como puertos de realengo. En segundo lugar, cada villa portuaria es un mundo propio, no hay intercambios ni mercados complementarios entre los puertos gallegos y nunca se constituyó una hermandad similar a la de Hermandad de la Marisma, aunque hubo algunos intentos<sup>41</sup>. He aquí la gran diferencia entre la red urbana portuaria del sector cen-

<sup>39</sup> RYMER, T., *Foedera, convenciones, literae et cuiuscunque generis acta publica inter reges Angliae et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes vel communitates*, Londres, 1727, vol. VI, p. 29.

<sup>40</sup> FERREIRA PRIEGUE, E., «Galicia en la Marisma de Castilla. La dinámica de los intercambios mercantiles», en ARÍZAGA BOLUMBURU, B., SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á. (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media. Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo 2004*, Logroño, 2005, p. 173.

<sup>41</sup> En 1371, los representantes de las villas de las Marismas de Asturias y Galicia señalan que, gracias a que sus villas habían se habían unido con nuevas *posturas y confradías*, habían podido oponerse a los de las villas de la Marisma de Castilla: «los de las villas de la marisma de Castiella... que husaron e acostunbraron que algunos dellos llegavan en las villas de las marismas de Gallizia e de Asturias o en algunas dellas, que pagando los nuestros derechos reales que conpran sal e pescados frescos menudos e granados e vallenas e cavalletes, e que los salgavan por si, e esto que se usara siempre fasta agora de poco tiempo acá, e agora los de las dichas villas de Gallizia e de Asturias o algunas dellas que fezieran nue-

tral y oriental del Cantábrico, donde el poder monárquico había logrado imponerse a los sistemas autónomos y dar unidad al litoral, y el sector astur-galaico, especialmente el gallego, donde los puertos monárquicos hubieron de competir con los señoriales.

En el siglo XV, la presencia exterior de los mercaderes y transportistas aun se hace más fuerte al afirmarse la residencia estable de comerciantes castellanos por medio de las Naciones. En Brujas, aunque el origen de la colonia se retrotrae hasta el siglo XIII, no fue hasta 1428 cuando se hace permanente. Ese año, el Duque de Flandes, Felipe el Bueno, confirmó los antiguos privilegios y otorgó otros nuevos a la agrupación castellana de mercaderes, como el de tener sus propios cónsules. En 1455, se segregó la «Nación de Vizcaya y Costa de España», que reunía a todos los mercaderes de la Cornisa Cantábrica, desde Galicia hasta Bayona, y a la que se la dotó de sus propias instalaciones: la «Casa Cantábrica» en el «Area Cantabrorum». En cuanto a Inglaterra, las relaciones mercantiles fueron excelentes durante el último cuarto del siglo XV. En 1471, Eduardo IV concedía el privilegio de comerciar libremente por tierra, mar y aguas dulces a los «mercatores Provinciarum Nobilium, Guipuscoe, Biscaie, Veteris Castellae, Asturiarum, vel Galliciae, omnes et singulos», lo que manifiesta el activo papel de los mercaderes como agentes articuladores de los flujos entre las *provincias marítimas* y el exterior y, por lo tanto, en la creación de las redes urbanas<sup>42</sup>. Otra de las naciones importantes era la de Nantes, aunque la existencia de una colonia en torno a la parroquia de Sainte-Croix desde el siglo XIII es dudosa, aparece sin duda alguna en el siglo XIV, a partir del privilegio de Carlos V en 1363<sup>43</sup>. En 1430, Juan V otorgó una exención que situó a los castellanos en posición de igualdad con los bretones, ya que les dispensó de tributos, les concedió la facultad de elegir un cónsul y los colocó bajo la jurisdicción del obispo. En Nantes, durante el siglo XV, los primeros mercaderes que aparecen instalados proceden de Burgos y Medina del Campo como los Rocaz, los Talvaz, los Miranda, los Delorme, los Aranda y, tras ellos, vemos surgir a los mercaderes de las villas portuarias de San Sebastián, Deva, Bermeo, Bilbao, Portugalete y Laredo. Donde mejor se ve esa colaboración entre mercaderes portuarios y del interior de Castilla es en los Países Bajos. En 1495, aparece el maestre de nao Fernando del Hoyo, llevando higos al puerto de Arnemuiden por encargo del mercader burgalés Juan de Cerezo, asociado en los Países Bajos con Diego de Valladolid. El apoyo de la red era vital. Así, en la última década del siglo XV, hallamos a Sancho Cachopín, vecino de Laredo y maestre de naos, quien aparece en las cuentas aduaneras del puerto de Middelburg, donde se hospeda como miembro de la Nación de Castilla y desde donde negocia con Castilla, Portugal y Burdeos<sup>44</sup>.

---

vas posturas e confradias e que gelo non querían consentir e que les enbargavan el dicho vso e costunbre que dizen que siempre ovieron e acostunbraron». Cortes de Toro 1371, Cortes II, 213, en FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio...*, o. cit., p. 505.

<sup>42</sup> RYMER, T., *Foedera, convenciones...*, o. cit., vol. XI, p. 720.

<sup>43</sup> LADERO QUESADA, M. Á., «L'Espagne et l'océan à la fin du Moyen Âge», en BALARD, M. (ed.), *L'Europe et l'Océan...*, o. cit. pp. 115-130.

<sup>44</sup> CASADO ALONSO, H., «Crecimiento...», o. cit., pp. 48 y ss.

Los mercaderes extranjeros visitaban con regularidad el litoral cantábrico y mantenían excelentes relaciones con los mercaderes locales. Desde la primera mitad del siglo XIII, hallamos la presencia de mercaderes ingleses, francos y gascones asentados en las villas portuarias y estableciendo lazos familiares con las élites de San Sebastián, Santander y Avilés<sup>45</sup>. En Bilbao, los comerciantes bretones gozaban de los mismos privilegios que los desde la tierra desde el siglo XIV<sup>46</sup>. William Botyller, factor de William Hadden en Bilbao entre 1480 y 1490, fue acusado tras la muerte de Hadden de haber usado a sus amigos de Bilbao para engañar a los herederos. Incluso, algunos de estos factores o comerciantes extranjeros se asentaban para siempre, como fue el caso de Thomas Batcok, factor del mercader londinense Thomas Howell, que tenía familia en Rentería y sus hijos ya no sabían inglés<sup>47</sup>.

Los vínculos creados entre redes urbanas portuarias a través de los contactos humanos dieron lugar a «redes de comunicación cultural», no sólo en el campo de la cultura material (objetos de la vida cotidiana, tipos de barco, unidades de medida, emblemas), sino también en otros ámbitos culturales, como el marco jurídico, el vocabulario mercantil y marítimo, e incluso la identidad iconográfica. Sin duda, hubo otros vínculos relacionados con los intercambios intelectuales, consecuencia de la comunicación personal, como ideas, modelos, modas y actitudes, aunque son más difíciles de analizar por parte del historiador<sup>48</sup>.

Al ocupar una posición central en el comercio entre el Mediterráneo y el Mar del Norte, las villas portuarias recibieron la influencia de los modelos y las modas culturales de ambos mares, pero muy especialmente la del Norte de Europa. Ni los enfrentamientos bélicos ni la peste lograron parar la construcción de redes de intercambio entre las orillas atlánticas. Así, entre el Mar del Norte y la Costa Cantábrica se estableció un conocimiento de actitudes y orientaciones, es decir, lo que se conoce como cultura. Al menos desde la segunda mitad del siglo XIV, se asiste a un incremento de las transacciones y el consumo de bienes duraderos o semiduraderos, en un primer momento por parte de los mercaderes y grandes arte-

<sup>45</sup> En Santander, en el siglo XIII, aparecen nombres sin identificación de parentesco como Guiralt, Arnao, Brones, Amat, Burges, Caspín, Mathe, Bernalt, Godofré, Guillén de Flaias, Bernardo, Rogel, Prinalt, Rinalt, que nos informan de esa presencia franca. SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., *Santander en la Edad Media: patrimonio, parentesco y poder*, Santander, 2002. Sobre los comerciantes francos asentados en Guipúzcoa, véase TENA GARCÍA, M. S., *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*, San Sebastián 1997, pp. 382-388. Para la zona asturiana, véase RUIZ DE LA PEÑA, J. I., *El comercio ovetense en la Edad Media. De la civitas episcopal a la ciudad mercado*, 1990, pp. 63 y ss.

<sup>46</sup> ARÍZAGA BOLUMBURU, B., BOCHACA, M., «El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media», en *Itsas*, 2003, 4, pp. 41-53.

<sup>47</sup> CHILDS, W. R., «Commercial relations...», o. cit., p. 62.

<sup>48</sup> LEBEQ, S., «Echanges ou communications culturelles dans l'Europe médiévale? conclusion», *Les échanges culturelles au Moyen Âge*, París, 2002, pp. 313-321. FRAY, J. L., «L'histoire de l'Art et l'histoire culturelle à la découverte de la dimension de l'espace. Quelques réflexions à partir d'exemples récents (France-Allemagne) », ibídem, pp. 303-312.

sanos, para extenderse al resto de la sociedad después<sup>49</sup>, aunque sin duda éste debió de ser un fenómeno paralelo al proceso de urbanización, tal como está desvelando la arqueología<sup>50</sup>.

Los fenómenos culturales que se dieron fueron múltiples y no siempre limitados a una cultura de las élites<sup>51</sup>. En primer lugar, los hombres de la mar de las villas portuarias peninsulares compartieron una cultura técnica, jurídica y lingüística con el resto de puertos atlánticos europeos, derivada de experiencias comunes en la mar, que se concretó, en primer lugar, en un marco jurídico propio basado en la Leyes de Layrón o Roles de Olerón, el antiguo derecho marítimo propio de los hombres de la mar y las cofradías de pescadores; en el uso de prácticas e instrumentos legales, como las cartas de fletamento, los préstamos a riesgo; en el tipo de barcos de origen gascón y anglobretón como la nao, la coca, el ballener y la barca; en las unidades de medida y empaque, tales como el tonel de 900 litros, etc.<sup>52</sup>. Igualmente, hubo ciertas conexiones lingüísticas, ya que emplearon una lengua franca, en la que todos se entendían, que aparece tanto en la documentación de los mercaderes, como en la referida al equipamiento de las embarcaciones y el lenguaje técnico de la navegación. Por ejemplo, en 1416, Gonzalo Pérez, mercader de Santander, solicitaba al canciller-obispo de Winchester, un salvoconducto de un año para que él y su tripulación de la nave Santa María de Guadalupe pudieran descargar mercancías de mercaderes de Londres, procedentes de Burdeos, y volver de retorno a esta ciudad; en la petición podemos observar que utiliza el francés e intercala palabras en inglés y castellano: «Supplie humblement Gonsalvo Piers de la ville de Sant Andere en Castille, mestre de la nef appelle Nostre Dame de Guadalupe de enesme la ville que come la dite nef fuse charge par certans marchantz de Londres pono venir al pool de Londres (...) charge des lanas e dantres marchandises an dit pool de Londres. Please a vuestre sennor noble»<sup>53</sup>. También aparecen vocablos marineros tomados, por ejemplo, del neerlandés, como «arrumar», que significa colocar la carga de un buque y procede de la voz «*ruim*»; «*cai*», la misma palabra de origen

<sup>49</sup> CASADO ALONSO, H., «Comercio y nacimiento del Estado Moderno en Castilla (siglos XV y XVI)». «Algunas reflexiones a la luz de las nuevas corrientes de investigación internacional», *El estado en la Baja Edad Media: nuevas perspectivas metodológicas. Aragón en la Edad Media*, Zaragoza, 1999, p. 53. CASADO ALONSO, H., *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, 2003. ELBL, I., ELBL MARTÍN, M. (eds.), *Money, Markets and Trade in Late Medieval Europe. Essays in Honour of John H.A. Munro*, Leiden, 2007.

<sup>50</sup> Véase AÑIBARRO RODRÍGUEZ, J., *La implantación urbana medieval en la costa de Cantabria ¿creación original o herencia del pasado?*, Trabajo de Investigación de Tercer Ciclo, Santander, 2008 (Inédito). SOLAUN BUSTINZA, J. L., *La cerámica medieval en el País Vasco (siglos VIII-XIII): sistematización, evolución y distribución de la producción*, Vitoria, 2005.

<sup>51</sup> MOLLAT, M., «L'Europe et l'Océan au Moyen Âge», en *L'Europe...*, o. cit., pp. 14-15.

<sup>52</sup> PORRAS ARBOLEDAS, P. A., «El derecho marítimo en el Cantábrico durante la Baja Edad Media: Partidas y Rôles d'Oléron», en ARÍZAGA BOLUMBURU, B.; SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á. (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media. Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo 2004*, Logroño, 2005, pp. 231-255. FERREIRA PRIEGUE, E., «Galicia en la Marisma de Castilla. La dinámica de los intercambios mercantiles», en *Ibid.*, pp. 165-186.

<sup>53</sup> National Archives of the United Kingdom, Ancient Petitions, SC 8/301/15047.

gascón, que comparten los puertos de la fachada atlántica francesa y española para designar las construcciones portuarias en la Edad Media, o el mismo tipo de embarcación llamado en castellano «*pinaça*», en francés «*pinasse*» y «*pinnace*» en inglés.

Una cuestión importante sobre el modelo cultural compartido por los puertos atlánticos es la relativa a la identidad marítima a través de la imagen de los sellos<sup>54</sup>. Desde mediados del siglo XIII, los concejos portuarios adoptaron atributos iconográficos que representan barcos o peces y fueron asumidos como propios por la mayor parte de las villas portuarias a lo largo del Atlántico, cuya misión radica en indicar la identidad de las villas portuarias. Como es sabido, cada individuo, grupo, familia o colectivo era libre de adoptar las representaciones que quisieran, con la única condición de no usurpar las de otro<sup>55</sup>. Villas como Fuenterrabía, Orio, San Sebastián, Zumaya, Lequeitio, Bermeo, Castro Urdiales, Santander, San Vicente de la Barquera utilizaban la imagen de un navío atlántico sobre ondas en la mar en sus sellos, al igual que los puertos de La Rochelle y Calais (Francia), Winchelsea, Southampton y Portsmouth (Inglaterra), Dublín (Irlanda), Amsterdam y Damne (Flandes) o Gdansk, Elbing y Dantzing (Prusia). Una homogeneidad en la identidad marítima que muestra los fuertes intercambios mercantiles mantenidos a lo largo del litoral atlántico<sup>56</sup>.

Igualmente, en lo relativo a la cultura material, se observan ciertos patrones de consumo similares, fomentados y facilitados por los mercaderes portuarios<sup>57</sup>. Los bienes y productos que se podían obtener en los mercados urbanos conllevaron cambios en los comportamientos culturales y, en este punto, los mercaderes impulsaron unos determinados hábitos de consumo, que importaron con sus navíos a través del mar. La distribución y demanda de productos ingleses y flamencos de esta categoría estuvieron más determinados por los patrones generales de mercado que por cualquier preconditionamiento cultural.

Las villas marineras, por lo general, quedaron al margen del desarrollo artístico de los siglos XII y XIII. En lo relativo a la arquitectura, las villas portuarias recibieron la influencia del interior de Castilla, en especial predominaron las formas del gótico burgalés. Así, Santa María de Castro Urdiales denota su filiación burgalesa. Sin embargo, el elemento que marca la diferencia son los productos de consumo artístico, como los retablos flamencos, los alabastros ingleses y las laudas metálicas de Flandes; es decir, aquellos que los mercaderes podían transportar en sus naves<sup>58</sup>. Estas

<sup>54</sup> Sobre identidad marítima, véase O'SULLIVAN, A., «Place, Memory and Identity among Estuarine Fishing Communities: interpreting the Archeology of Early Medieval Fish Weirs», en *World Archaeology*, 2003, vol. 35, 3, pp. 449-468.

<sup>55</sup> PASTOUREAU, M., *Una historia simbólica de la Edad Media occidental*, Buenos Aires, 2006. GONZÁLEZ, J., «Los sellos concejiles de España en la Edad Media», en *Hispania*, V, XX, pp. 339-84.

<sup>56</sup> Véase ROSE, S., *The Medieval Sea*, Londres, 2007.

<sup>57</sup> MARTÍNEZ DE AGUIRRE, J., «Mercaderes y arte gótico en las villas marineras del reino de Castilla», en *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla. 750 aniversario*, Santander, 1998, pp. 81-110.

<sup>58</sup> MARKS, R. y WILLIAMSON, P. (eds.), *Gothic art for England 1400-1547*, Londres, 2003. CAVACIOCCHI, S. (ed.), *Economía e arte (secc. XIII - XVIII)*, Florencia, 2002.

mercancías nos informan de los espacios y las redes de comunicación cultural. Los mercaderes portuarios intervinieron activamente en la importación de productos de lujo, marcados por los gustos del Norte de Europa, en especial desde mediados del siglo XIV. Esto explica que hallemos alabastros ingleses —elaborados en los talleres de York, Nottingham y Londres— en Avilés, San Sebastián, Fuenterrabía, Mondoñedo, Bilbao, Plencia, Lequeitio... Asimismo, encontramos tallas de madera policromada, como la magnífica Virgen con el Niño de Santander; o la Virgen de Laredo, pieza del retablo flamenco de la iglesia de Santa María, hoy desaparecido; el tríptico de la pasión de la capilla de Santa Ana en Lequeitio, construido a iniciativa del mercader Pedro Ibáñez de Rentería en 1494, etc. La abundancia de alabastros ingleses y retablos flamencos en las villas portuarias sólo puede explicarse si comprendemos que se trataba de un producto destinado al comercio a gran escala exportado desde el Norte de Europa<sup>59</sup>. Otro ejemplo llamativo son las importaciones de laudas metálicas flamencas, que se hallan distribuidas por todas las villas portuarias atlánticas, desde la Costa Este británica hasta el área de la Hansa y por el Norte de la Península. En 1431, Juan Gutiérrez de Rivas, prior de la iglesia colegial de Santander, ordenó en su testamento que trajesen de Flandes imágenes policromadas y una lauda metálica para cubrir su fosa, que tenía que ser de la misma calidad que la de un canónigo que ya estaba enterrado en la iglesia: «Otrosi mando a mys cabeşaleros que fagan traer de Flandes una piedra de laton para poner en la dicha my capilla sobre el my fosario, tal e tan buena commo la de Juan Gutierrez de Grado, canonigo defunto, que esta en la dicha eglesia, delante del altar mayor. Otrosi mando que fagan traer de Flandes pintadas de pinsel, en tablas todas las ymagenes que estan pintadas en la dicha my capilla»<sup>60</sup>. Un buen ejemplo de este tipo de laudas sepulcrales de bronce, conservada hasta nuestros días, es la del mercader de Castro Urdiales Martín Fernández de las Cortinas, fallecido en 1371, y su familia.

Junto a estas obras, aparecen productos relacionados con la vida cotidiana —de lujo o no—, que van desde los libros, la ropa y el ajuar doméstico, hasta los objetos de belleza, procedentes de Flandes, Inglaterra y el Norte de Francia: paños, vestidos, velos, cendales, pasamanería, bordados, *bonetes de Flandes*, gorros y sombreros, abrigos de piel de nutria, calcetines, medias, botones, agujetas, hebillas, cintas de oro y plata, joyas de oro, espejos y peines, dedales, hilo de oro y plata o común para bordar, cajas de oro, dados, vasos, cestas, manteles, *almohadas de Holanda y Bretaña*, *sábanas de Ruán*, cubrecamas, camas, *arcas de Flandes*, *cajas de escritura con sus tinteros de Flandes*, que eran importados por los mercaderes y vendidos en las tiendas de los puertos<sup>61</sup>.

<sup>59</sup> Sobre la difusión de las laudas metálicas en Europa, véase KRUGER, K., «Flamische Grabplatten im Ostseeraum Kunstdenkmaler als historische Quelle», en MENKE, H. (ed.), *Die Niederlande und der Europäische Nordosten*, Neumünster, 1992, pp. 167-208.

<sup>60</sup> FERNÁNDEZ GONZÁLEZ L., *Archivo de la Catedral de Santander (siglos XII-XVI)*, Santander, 1994, doc. 238.

<sup>61</sup> SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., *Colección Diplomática del Archivo Municipal de Santander. Documentación medieval. (1295-1504)*, Santander, 1995, documento 254. Testamento de Pedro Jiménez de Bertandoña, mercader de Bilbao: *Mas en la casa de la Tendería en ropa de Vretanna*. GARCÍA FERNÁNDEZ, E., *Gobernar la ciudad en la Edad Media: Oligarquías y élites urbanas en el País Vasco*, Vitoria, 2004, p. 608.

Estas preciadas mercancías, que venían con los fletes de retorno, eran objeto preferido de los actos de piratería y de diversos crímenes cometido en la mar. Así sucedió en 1476, cuando cinco vascos degollaron a toda la tripulación inglesa de un navío procedente de Londres con destino a Guipúzcoa cargado con *muchos pannos e joyas e cosas de grandes valores*<sup>62</sup>.

Igualmente, no sólo los objetos de la vida cotidiana, sino también las nuevas ideas procedentes del Norte de Europa entraban y se asentaban en los puertos a través del comercio de libros. A principios del siglo XVI, en Bilbao había tres libreros que importaban libros desde Nantes: Martín de Anuncibay, Bartolomé de Catalinaga y Andrés de la Sierra<sup>63</sup>. En esos años, el bachiller Juan Pérez de Lequeitio tenía en su casa diversos libros, entre los que se hallaba el *Enchiridion militis Christi* de Erasmo de Rotterdam, escrito en 1503, donde pretendía resumir una teología para laicos devotos y expresa su tesis de que la vida cristiana no es patrimonio de religiosos sino de todos los fieles<sup>64</sup>.

#### A MODO DE EPÍLOGO

Tradicionalmente, la historiografía sobre redes urbanas se ha centrado en el estudio de las redes de tipo regional y en observar la manera en que los centros urbanos se integraban en una jerarquía urbana regional dada y el papel que jugaban en los sistemas urbanos nacionales y ha obviado la formación y el dinamismo de las redes urbanas. En este sentido, es necesario tener en cuenta otros factores, como las condiciones geográficas, la dinámica política-administrativa, las infraestructuras, las relaciones económicas y la comunicación cultural, entre otros. La existencia de una red implica relaciones multilaterales por medio de flujos de gentes, ideas, innovaciones y, por supuesto, de productos. Por ello, antes que estudiar las jerarquías urbanas, hay que determinar el tipo de conexiones entre lugares.

La geografía marítima de la fachada atlántica peninsular no era propicia —por su carácter abierto— para el establecimiento de una red portuaria, aunque sí para el desarrollo de cada una de las villas. Con todo, los puertos no sólo aparecen como puntos de asentamiento a lo largo de la costa, sino que también llegaron a constituir una red urbana, que organizó un complejo campo de relaciones de comunicación material e inmaterial en el sistema urbano de la Corona de Castilla. Aunque, en numerosas ocasiones, se ha dado una importancia excesiva al medio geográfico y a las infraestructuras de comunicación en la generación de redes urbanas, tal como hemos expuesto,

<sup>62</sup> ARIZAGA BOLUMBURU, B., BOCHACA, M., TRANCHANT, M., «La violence en mer et dans les ports du golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge: bilan et perspectives de recherche», *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, pp. 27-50. BAZÁN, I., «“Degollaron a todos los dichos treinta e tres yngleses e asy degollados dis que los lançaron en la mar”: Las hermandades vascas y la lucha contra la piratería en la Baja Edad Media», en *Isas Memoria*, 2006, 5, pp. 69-93.

<sup>63</sup> INCLÁN GIL, E., «El dinero de la mar...», o. cit., p. 59.

<sup>64</sup> GARCÍA FERNÁNDEZ, E., *Gobernar la ciudad...*, o. cit., p. 324.

en todos los casos analizados en el Norte peninsular, éstas fueron posteriores a la formación de las redes urbanas, siendo el apoyo regio y las relaciones económicas con el exterior, generadas por los mercaderes, los factores que nos permiten comprender el establecimiento de los flujos entre centros urbanos portuarios y por lo tanto de la red urbana portuaria del Norte peninsular.

La consolidación de la costa Atlántica peninsular como una red urbana fue un proceso largo, que necesitó primero del apoyo de la monarquía —afirmación del poder monárquico en la costa—, después del control y la adecuación del espacio litoral por parte de los concejos y, por último, de la capacidad de los habitantes para establecer relaciones, que es el factor real que nos permite hablar de una red urbana portuaria en el Norte peninsular.

Igualmente, hay que decir que no se puede hablar de una única red urbana portuaria en la fachada Atlántica peninsular, sino que se diferencian claramente dos espacios: de una parte, el que comprende las villas portuarias entre Santander y Fuenterrabía, que es el más compacto y activo, y el que se extiende entre San Vicente de la Barquera y Bayona de otra, donde sólo se destacan algunas villas portuarias, como Avilés o La Coruña.

Por último, la comunicación cultural del litoral atlántico peninsular formó parte de las conexiones comerciales y cuanto más intensas fueron esas relaciones, más características comunes presenta la cultura marítima atlántica. Una cultura cosmopolita —en el sentido de lo que es común a varios países— que iba desde el Mar Báltico hasta las costas atlánticas de la Corona de Castilla.