

Europa y el Mar: las nuevas fronteras

Europe and the Sea: the New Frontiers

Eduardo Aznar Vallejo
Universidad de La Laguna
Instituto Universitario de Estudios Medievales y Renacentistas
<http://orcid.org/0000-0002-5725-3469>
eznar@ull.edu.es

Roberto J. González Zalacain
UNED-Centro Asociado de Tenerife
<http://orcid.org/0000-0002-9739-3466>
rojo76gonza@hotmail.com

El volumen que presentamos constituye un resultado del proyecto *Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas* (HAR 2013-48433-62-2-P), que desde hace unos años desarrolla el grupo de investigación consolidado de la Universidad de La Laguna *Castilla y el Mar en la Baja Edad Media*. En buena medida supone el fruto de los trabajos desarrollados en el Coloquio *Castilla y el Mar: las nuevas fronteras*, celebrado entre el 10 y el 12 de diciembre de 2015 en el Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad de La Laguna. A las aportaciones que los integrantes del grupo e investigadores invitados expusieron en esos días se han añadido una serie de trabajos complementarios encargados *a posteriori* a diversos especialistas con el fin de ampliar los enfoques ofrecidos en la publicación.

El citado proyecto plantea integrar los estudios de historia marítima en un ámbito más general, cual es la caracterización social de las fronteras marítimas del reino de Castilla. Además busca establecer comparaciones entre los fenómenos desarrollados en su ámbito de estudio, el Atlántico, y los ocurridos el Mediterráneo.

Para cumplir estos objetivos, dispone de un grupo humano homogéneo y con dilatada experiencia. El núcleo originario, el grupo «Castilla y el Mar», cuenta en su haber con tres proyectos nacionales («La organización de armadas en Castilla en la Baja Edad Media», «El mundo social de las gentes del mar en Andalucía durante la Baja Edad Media» y «De mar a mar. Los puertos castellanos en la Edad Media»). Además, ha incorporado al equipo de investigación especialistas en otros campos. Caso del profesor Sánchez Saus para las cuestiones políticas y de la profesora González Marrero para las de aculturación. El núcleo resultante se encuentra

reforzado por un notable equipo de trabajo. Forman parte de él miembros de la red *Atlántica* de Estudios Marítimos Medievales, que aglutina diversos grupos europeos, con los que el grupo ha mantenido constantes colaboraciones. Se trata de los profesores Amelia Andrade y Michel Bochaca, especialistas en historia marítima y buenos conocedores de los intercambios en estos ámbitos. El equipo científico es uno de los renovadores de la historia marítima medieval en el reino de Castilla, siendo responsable de la apertura de nuevas líneas de investigación sobre colonias mercantiles, guerra, pesca, fiscalidad, etc. Sus contactos con otros grupos españoles son intensos, en especial con Santander, Granada y Barcelona. También mantiene colaboraciones con equipos internacionales, en especial de Francia, Portugal e Italia, bien a través de la citada red *Atlántica* o bien a través de reuniones y publicaciones.

Su punto de partida es la creencia arraigada de que el hecho fronterizo se presenta como favorable a una sociedad más abierta e integradora. Esta premisa comúnmente admitida debe someterse, sin embargo, a un análisis detallado que permita conocer su alcance y cuáles son los medios que la facilitan o la dificultan.

En primer lugar, es preciso investigar sobre el marco político que ordena tales relaciones. Ello permite conocer la repercusión de los procesos de afirmación estatal y la organización de las alianzas defensivas u ofensivas que los sustentan. En este planteamiento es obligado tener en cuenta los matices nacidos del hecho religioso y de las diferencias culturales. También debe considerarse la regulación diplomática de tales políticas (naturalizaciones, seguros, privilegios fiscales y jurisdiccionales, pactos, treguas...). El análisis debe extenderse a la conflictividad dentro del propio reino, que se expresa en la pugna entre sus diferentes jurisdicciones (real, señorial, concejil). En este caso es necesario conocer las vías de enfrentamiento (incumplimientos, dilaciones, rivalidades...) y de acuerdo (cesiones, integraciones, repartos...).

En segundo término, se debe analizar el factor humano, ya que las fronteras atraían nuevos pobladores del propio país o de otros, que precisaban un estatuto jurídico dentro de la sociedad de acogida. Sin olvidar que parte de estos repobladores llegaban forzados a ello (esclavos, homicianos, galeotes). La inmigración también era ocasión para traslados de costumbres y saberes, que eran adaptados o rechazados en un continuo proceso de aculturación. Resulta fundamental conocer estos aspectos en el campo técnico y en sus implicaciones religiosas y culturales. En aquel por el continuo trasiego entre el Mediterráneo y el Atlántico de conocimientos navales y profesionales, con sus repercusiones en la moneda, las embarcaciones, los tipos de contrato, etc. En estos por la difusión de advocaciones, las innovaciones en el vestido y en la alimentación, los prestamos lingüísticos, etc. En estos intercambios debe prestarse atención especial a los vehículos de la conexión intercultural (trujamanes, alfaqueques, cónsules y procuradores de las diversas comunidades...). Al analizar la ocupación humana de la frontera es preciso valorar las características físicas del medio y sus repercusiones sobre la vida social. El constante peligro, la dispersión familiar, el aislamiento hacían necesarios incentivar, mediante privilegios o mediante coacción, la llegada de pobladores; multiplicaban los fenómenos

sociales considerados «indeseados» (amancebamientos, incestos, matrimonios «desiguales»...), exigían potenciar los medios caritativos y asistenciales, etc. Estas circunstancias tenían especial repercusión en las islas y allende el mar.

Por último, es necesario conocer la conflictividad nacida del ejercicio de las actividades económicas. Como paso previo, la oposición entre los promotores de prácticas violentas y los favorables al comercio y a otras formas de relación. A continuación, los conflictos entre vecinos y forasteros en torno a la reserva para los primeros de ciertas actividades. En tercera posición, el enfrentamiento entre distintas comunidades vecinales por aprovechamientos limítrofes o mal delimitados. Caso parecido es el de la pugna entre profesionales que comparten un mismo bien, pero lo hacen con técnicas excluyentes. Entre otros, se analizará en este epígrafe los conflictos entre las distintas artes de pesca o los que enfrentaban a los oficios establecidos frente a los trabajadores que producían al margen de sus ordenanzas. Cabe también en este apartado la violencia asociada al corso y la piratería, de la que es preciso establecer su interferencia o complementariedad con las ocupaciones directamente productivas.

En este contexto hay que situar el seminario que, en buena medida, está en la base de este dossier, en el que se reflexionó acerca de la noción «frontera marítima», buscando aprehender una realidad muy diferente a la actual y carente de definición en la época (GONZÁLEZ ZALACAIN, 2015a). Para ello, se pasó revista a los diferentes elementos que la caracterizaban, utilizando un amplio repertorio de fuentes. Tal reflexión estuvo referida a un ámbito espacial y temporal concreto: el Atlántico tardo-medieval.

Aunque el concepto de «mar territorial» existía entre los teóricos del derecho, en la práctica las aguas se presentaban como un anexo de las costas. Así, mientras que Bartolo de Sassoferrato había estimado en 100 millas las aguas jurisdiccionales, la costumbre las había vinculado al sistema flamenco del *strom*, que ligaba soberanía a visibilidad (PACAUT, 1969: 336). Otro medio de medir dicho concepto es acudir a lo establecido en los tratados diplomáticos. El de Alcaçobas-Toledo, por ejemplo, fija en una legua la distancia de seguridad para los barcos enemigos acogidos en el otro reino (TORRE y SUÁREZ, 1985: 267).

Por lo expuesto hasta ahora, no existieron reivindicaciones sobre porciones de mar, ni tan siquiera en el Tratado de Tordesillas. La finalidad de éste fue la de establecer áreas de descubrimiento, cuyos límites se podían traspasar y dentro de las cuales siguieron existiendo actividades comunes. Ello se traduce en la pervivencia de la doctrina romana de la pertenencia del mar a las *res commune omnium*, tal como recogen *Las Partidas*.¹ Por esta causa, la política del *mare clausum* es un hecho excepcional. La confirmación papal del monopolio portugués en la navegación a Guinea se consiguió al aducir que de otro modo se producirían dificultades en la evangelización, los infieles recibirían apoyo militar y se promoverían guerras entre los pueblos cristianos.² Además, la posición de los monarcas lusitanos se vio reforzada por el hecho de haber aplicado una norma

¹ *Las Siete Partidas*, III, 28, 3. Un buen estado de la cuestión en Ladero Quesada (1997).

² Versión castellana de la bula *Aeternis Regis* de Sixto IV, que incorpora la *Romanus Pontifex* de Nicolás V y la *Inter Caetera* de Calixto III (TORRE y SUÁREZ, 1958: II, nº 296).

similar a sus súbditos, al impedir el rey los viajes a Canarias para no perjudicar las *armadas* del infante don Enrique más allá del Bojador.³

La imagen de la frontera marítima está ligada en primer lugar al medio natural. El conocimiento de la geografía y de las condiciones de navegación era el primer requisito para «poner puertas al mar». En el caso del Atlántico Norte la labor era sobre todo de sistematización, ya que la navegación en este espacio tenía una larga tradición, tanto entre los marinos locales como entre los mediterráneos, cada vez más interesados en estas singladuras. Este aspecto es abordado por Michel Bochaca, profesor de la universidad de La Rochela, que utiliza para tal fin los relatos de viajes, matizándolos por el origen y la dedicación profesional de sus autores. Resultan más informativos que los derroteros náuticos o la cartografía, dada la vinculación del mar a las tierras ribereñas. Por esta razón, las singladuras se ponen en relación a las regiones históricas (Gascuña, Guyena, País de Gales, Cornualles...), a los puertos del recorrido o a las grandes áreas de navegación (Mar de España, Canal de Flandes ...), más que a los correspondientes estados-nación.

En el Atlántico Meridional la misión era más ardua, pues se trataba de explorar nuevas regiones, venciendo los temores del *finis terrae*, heredados de la Antigüedad Clásica. Esta cuestión ocupa la primera parte del trabajo de Eduardo Aznar, profesor de la universidad de La Laguna, que pasa revista a esta nueva frontera física, tanto en las condiciones de navegación como en los factores bióticos y abióticos del medio natural. La evolución de la misma muestra la humanización de los nuevos espacios, en la que las señales de prohibición son sustituidas paulatinamente por marcas de reconocimiento, tal como recogen la cartografía y los derroteros náuticos.

La materialización de esta nueva frontera fue abordada desde el punto de vista de la arqueología por los profesores González Marrero, de la universidad de Las Palmas de Gran Canaria, y Onrubia Pintado, de la universidad de Castilla-La Mancha. Su estudio se centra en el análisis de los primeros estadios de la colonización castellana de las Canarias realengas y de la Berbería de Poniente. En ambos casos el medio utilizado fue la llamada «política de torres». Estos establecimientos, construidos con el acuerdo o la anuencia de los poderes locales, buscaban establecer un régimen de intercambios económicos y de influjo político sobre las organizaciones segmentaria indígenas, que desencadenase un proceso de aculturación. Por su ubicación y diseño, estaban orientados a facilitar el embarque y desembarque desde el mar, constituyendo una primera línea fronteriza. Cuando este proceso de «precolonización» se vio seguido por otro de auténtica colonización su pervivencia quedó asegurada, aunque a menudo con una modificación en su emplazamiento. Tales cambios se orientaban al mejor cumplimiento de su nueva función: la defensa de la tierra contra el mar. Cuando no se pasó de la aculturación «espontánea» a la «compulsiva» su existencia fue efímera, pues quedó al albur del parecer de los poderes locales.

³ *Monumenta Henricina*, Coimbra, 1960-1974, IX, n° 95 (3-II-1446). Véase también ZURARA (2012: 146-147 y 269-270).

Además de estas fronteras, constituidas por la prolongación de las terrestres, existían otras «móviles», que acompañaban a cada embarcación. En este sentido, cuando una embarcación se cruzaba con otra, se arrimaba a la costa o entraba en un puerto, «creaba» una frontera marítima. Además, si los tripulantes o cargadores de una misma embarcación eran súbditos de distintos poderes, en su interior podían crearse diversas fronteras, puesto que el trato recibido dependía de su procedencia. El abrigo de un puerto no tenía por qué poner a salvo de la frontera marítima, que fácilmente podía manifestarse, también, en contacto con la tierra. De las fronteras «flotantes» se ocupa la doctora Salicrú i Lluç, investigadora del CSIC en Barcelona, quien analiza las mismas en los contactos entre musulmanes y cristianos a ambos lados del Estrecho de Gibraltar. La base de su estudio son los testimonios de los cautivos norteafricanos, que proporcionan datos sobre trayectorias vitales, actividades económicas, aspectos técnicos.... Estos muestran la permeabilidad de las relaciones entre ambas orillas, lo que contradice la imagen tradicional de esta frontera.

Las fronteras también incorporaban elementos de distinción humana, tanto en los territorios antiguos como en los de nueva colonización. En primer lugar, los de mentalidad, que oponía la propia identidad a la alteridad del *otro*. Esta relación dialéctica era especialmente sentida en las regiones nuevas, donde las distancias culturales eran notables. El análisis de esta cuestión constituye la segunda parte de la colaboración del doctor Aznar, que pasa revista al rechazo o aceptación de la persona, las costumbres y las estructuras socio-políticas de ambos mundos. El resultado medía las posibilidades del acercamiento entre ellos, con las consiguientes variaciones en las «fronteras mentales».

La visión de la frontera como límite frente al «otro» se completaba con su caracterización como elemento de separación entre la ecúmene y «la nada». Esta es la perspectiva evocada por Kevin R. Wittmann, miembro del Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas de La Laguna, que la centra en las Afortunadas como «finisterrae». Para ello recurre a la cartografía, tanto de los mapamundis como de los portulanos. En ambas muestras se refleja la encarnación de los mitos clásicos (primero de los Bienaventurados, luego de las Afortunadas) y su pervivencia medieval, errante al principio y fija después. El doble carácter insular y oceánico de estas tierras las convertía en el tránsito de lo terrenal a lo maravilloso.

En una línea similar abunda la aportación de Pedro Martínez García, acerca de la traslación de las tradiciones medievales sobre el «otro» a la configuración de la construcción conceptual del Nuevo Mundo. En su trabajo se puede comprobar cómo hasta bastante después de avanzado el proceso de descubrimiento y colonización, y por ende del conocimiento de los nuevos mundos abiertos tras las expediciones colombinas, aún permanecían en el imaginario colectivo de las gentes de la época algunos de los principales elementos que configuraban la visión del «otro» en la mentalidad europea bajomedieval.

La idea de exilio, en el sentido isidoriano de *extra solum* (fuera de la propia tierra y de las relaciones sociales que comportaba) afectaba también a los marinos y mercaderes de otras latitudes. Es el caso de los marinos y mercaderes vizcaínos, estudiados por la doctora Rivera Medina, de la universidad Nacional

de Educación a Distancia. Su reflexión confronta la imagen creada en el señorío de Vizcaya y en los puertos del Canal de la Mancha, a través de los fondos documentales conservados y de la historiografía producida. Tales bases le permiten establecer tres tipos de frontera: físico-marítima, política-jurídica y de relaciones socio-económicas. La primera señala las dificultades y posibilidades de la aventura marítima. La segunda, la pugna por la reserva de actividades, que se desarrolla básicamente en el ámbito municipal, ya que las fronteras de los estados-nación son prácticamente inexistentes en este terreno. La última, muestra la frontera como membrana porosa, que teje relaciones internas y externas entre los individuos implicados.

Las fronteras marítimas se definían igualmente por las actividades desarrolladas en su seno y por la regulación de las mismas. En este terreno tiene especial importancia la fiscalidad, tanto por definir la frontera aduanera como por la singularidad de algunas de sus rentas. De ello se ocupa el doctor Bello León, profesor de la universidad de La Laguna. En el primer aspecto, estudia la política mercantilista de la corona, orientada a la consecución de una balanza comercial saneada. Esta se obtenía facilitando la exportación de los excedentes productivos y la importación de los productos deficitarios. Esta política proteccionista tenía un capítulo especial en el ámbito de la defensa, mediante la declaración de determinados bienes como «vedados». Eran estos: armas y alimentos, que aseguraban la salvaguarda del reino. La protección de esta línea defensiva se acrecentaba con la concesión de privilegios jurídicos y económicos a los repobladores que la sostenían y vivían de ella. En el segundo aspecto, el profesor Bello se ocupa de algunas rentas ligadas al hecho marítimo y a la frontera frente al infiel. Es el caso de la Renta de Berbería y del esbozo de un «comercio de estado» en algunas plazas africanas, como Santa Cruz de la Mar Pequeña. Todo este entramado era vigilado por el almirantazgo castellano y sostenido por rentas reales, bien mediante cesión a sus representantes o bien a través de gestión directa. En algún caso, como en el de la bula de cruzada, se trataba de adecuaciones al ámbito ultramarino de antiguos ingresos.

Otro de los medios para regular los asuntos marítimos y establecer límites con otras actividades era la actuación judicial. De él se ocupa el doctor González Zalacain, profesor del Centro Asociado de la UNED en Tenerife e integrante del Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad de La Laguna, quien indaga acerca de las fuentes judiciales de la frontera, y la posibilidad de encontrar en ellas alusiones al esquivo concepto. Analiza para ello tanto la normativa general del reino castellano como la particular de las localidades litorales. La primera se orienta a introducir los procedimientos abreviados en la resolución de conflictos y a implantar la política mercantilista de la corona. Lo primero propende a la internacionalización, al reconocer el ámbito comercial de la Europa Atlántica, lo segundo se orienta a la defensa de los intereses políticos y económicos de los nacientes estados nación. Por su parte, las ordenanzas locales pugnan por reservar los aprovechamientos para sus vecinos, lo que suele ir en contra la política nacional de las monarquías. Esta conflictividad entre

administraciones se veía incrementada por las relaciones entre mar y tierra, dado que las actividades marítimas no nacían y morían en los puertos, sino que se prolongaban hacia el interior. También lo hacían por la naturaleza de las regiones hacía donde dirigían sus actividades, lo que resulta evidente si se contraponen las fachadas marítimas norte y sur del reino. A la conflictividad jurisdiccional se sumaba la social, dado que las fronteras marítimas se caracterizaban por poblaciones en constante renovación, tanto en valores como en el origen de sus miembros, dado el alto índice de transeúntes y extranjeros.

Otra de las actividades que sirven para definir el «limes» es la guerra marítima, analizada por el doctor Muñoz Gómez, del Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad de La Laguna, a partir de ejemplos del servicio militar durante el reinado de Fernando I. Sus datos, obtenidos del Archivo de la Corona de Aragón, señalan la presencia de navíos armados como una de las imágenes características de los puertos fronterizos. En ellos se producía la interacción social entre mercenarios y comunidades locales, que veían en ellos una ayuda necesaria pero peligrosa. Lo primero, porque ayudaban a la defensa de las plazas. Lo segundo, por su indisciplina y por atraer las represalias de los poderes enemigos. De todo ello resultaban formas de sociabilidad específicas e intercambios entre diversas regiones costeras.

Como generadoras de riqueza, las tareas fronterizas eran campo abonado para el enfrentamiento entre distintos poderes. Entre ellos descuellan los señoríos de la Baja Andalucía, pues su vinculación al mar constituye uno de sus rasgos diferenciales. Este aspecto es abordado por los profesores Sánchez Saus y Ruiz Pilares, de la universidad de Cádiz. Su trabajo se divide en dos partes. La primera tiene un carácter general y pasa revista a los linajes implicados y a la documentación relativa a los mismos. En ella se señala que la estirpe llamada a ostentar la primacía era la de los Enríquez, como detentadores del almirantazgo castellano, pero que ese papel les fue arrebatado por casas mejor asentadas en la frontera litoral, como los Ponce de León o los Guzmán. La actuación de estos últimos da pie a la segunda parte, a través del ejemplo de Melilla. La ocupación y posterior control de esta plaza se enfrentó a serias dificultades, dado el carácter hostil del entorno, dominado por poblaciones nómadas. El fracaso en atraer repobladores redujo la población a enclave fortificado, necesitado de una fuerte guarnición. Los intentos de revertir la situación, mediante pactos con algunas cabilas amigas y *cabalgadas* de castigo contra otras, fracasaron. Ahora bien, la vida en esta nueva frontera dio lugar al arranque de modos de vida y actividades propios de un renovado espíritu caballeresco.

De todo lo anterior se desprenden rasgos que permiten caracterizar las fronteras marítimas. En primer lugar, la idea del mar como un lugar peligroso pero lleno de oportunidades. Tales peligros concernían tanto a las condiciones de la vida en él como a los peligros que podían venir a través del mismo. Dichos temores no eran óbice para la convicción de era preciso explorarlo primero y traspasarlo después, a la búsqueda de completar los recursos locales y descubrir otros nuevos. Se infiere a continuación, la comprensión del mar como algo íntimamente unido

a la tierra y sus habitantes. Este “mar territorial” no se vinculaba a fronteras intelectuales, como las de los estados-nación, sino a realidades cotidianas, en las que la geografía, la economía y otros aspectos de las comunidades locales, condicionaban el reparto de usos entre ribereños y *extranjeros*. La llegada de éstos confería a las fronteras marítimas otra de sus señas de identidad: su dinamismo. Este se manifestaba en ocasiones en enfrentamiento o exclusiones, pero en otros muchos casos se traducía en el acogimiento de nuevos hombres y nuevas técnicas.

1. LA RENOVACIÓN DE LOS ESTUDIOS SOBRE HISTORIA MARÍTIMA EN LA CASTILLA MEDIEVAL

Los actuales estudios sobre Historia Marítima se orientan hacia la consideración de la materia como una muestra de Historia Total, que abarca aspectos políticos, sociales, económicos, de mentalidad, etc. Tal perspectiva rompe con el enfoque tradicional que limitaba el campo de estudio a los hechos que se desarrollaban en el medio marino. Dicha elección dejaba al margen actividades desarrolladas en tierra pero orientadas al mar e ignoraba que muchos oficios trabajaban para ambos medios y que otros, como los mercaderes, desarrollaban su actividad en uno u otro según las circunstancias. Por la misma razón, olvidaba la proyección del hecho portuario hacia el interior de las poblaciones y hacia las regiones de influencia, tanto marítimas como terrestres. Por último, no debemos olvidar que buena parte de la población de las zonas litorales, entendiéndose por tales las marítimas y su prolongación mediante cursos fluviales, participaban de manera ocasional en actividades náuticas, caso de algunas formas de pesca, de comercio o de corso. Estas vías de renovación se han comenzado aplicar por los investigadores hispanos, aunque su desarrollo queda lejos, de momento, de los niveles alcanzados en otros países europeos. Todos estos factores reclaman la cooperación multidisciplinar e internacional.

2.1. La perspectiva histórica

2.1.1. Cuadros académicos

Los estudios sobre la historia marítima castellana durante la Baja Edad Media presentan un escaso desarrollo. La ausencia de fuentes propiamente «portuarias», en especial las aduaneras, están en el origen de este desfase respecto de otros ámbitos hispánicos y europeos. Esta situación es especialmente grave en la fachada sur del reino.

Es cierto que las actuales investigaciones no parten de cero, pues en los estudios de índole local y en los análisis de los distintos reinados se pueden encontrar datos sobre aspectos jurídicos, económicos y humanos que atañen a los puertos y litorales. También se cuenta con colecciones ilustradas, que recogen informaciones misceláneas sobre navegación, comercio naval y otras materias conexas, normalmente desde un punto de vista político (batallas, capitanes, origen de los marinos....).

Sin olvidar la aportación de los pioneros Juan Bautista Muñoz, Fernández de Navarrete y Sanz de Barutell, creadores de las citadas colecciones, ni la de sus continuadores Salas y Fernández Duro, que intentaron ofrecer panoramas generales de la actividad náutica en Castilla (aunque centrados en el periodo que arranca con los Reyes Católicos), la Historia marítima castellana digna de tal nombre nace a mediados del siglo XX. Las figuras señeras de ese momento son Pérez Embid, Ballesteros y Suárez Fernández, que se ocuparon en mostrar la proyección exterior del reino, lo que a la larga les condujo a preocuparse por la política marinera de los monarcas.⁴ Algunos de los discípulos de Suárez, como García de Cortázar (1966) y, sobre todo, Ladero prosiguieron su labor, ampliándola a los aspectos fiscales.⁵

Ciertos miembros de dicha generación, como el citado Ladero o López de Coca, y algunos de sus colaboradores serán los que planteen nuevos aspectos en la Historia Marítima y ponga las bases de los auténticos estudios portuarios.⁶ La mayor parte de los esfuerzos derivan de la aplicación a nuestro país de la llamada «escuela Mollat», interesada fundamentalmente en el gran comercio marítimo y en los hombres y medios empleados en el mismo. Este primer impulso planteó la necesidad de conocer el destino de los productos comercializados y los intercambios logrados por los mismos, las relaciones sociales y de poder establecidas por las «colonias» mercantiles, sus relaciones con los transportistas e intermediarios del país, etc. Luego se planteó conocer la repercusión de los medios técnicos de los capitalistas en la vida de la ciudad, la existencia de grupos mercantiles alejados del brillo de las grandes compañías, las condiciones de vida de las «gentes de la mar»... En éste último capítulo se produjo, además, la convergencia con los renovados estudios de Historia Urbana, especialmente a partir del magnífico estudio de Collantes de Terán (1977) sobre la ciudad de Sevilla.

Los modernos estudios sobre los ámbitos marítimos del Atlántico castellano se concentran en tres centros principales: Santander, La Laguna y Santiago. Ellos son los responsables de la apertura de nuevas líneas de investigación que tienen que ver con los extranjeros, el abastecimiento de las poblaciones, la guerra, la pesca, la creación de infraestructuras portuarias, la prosopografía de la gente del mar, etc. Sus contactos con otros grupos españoles son intensos, en especial con Málaga/Granada, Barcelona, Alicante, Valencia y Palma. Las relaciones con los museos marítimos son cortas, dada su limitada labor investigadora. A pesar de ello, existen excepciones, como es el caso del Museo Naval de San Sebastián, con su revista *Itsas*, y el Museo Naval de Madrid. También existen colaboraciones con equipos internacionales, en especial de Francia, Portugal e Italia, bien a través de la red *Atlántica* de Estudios Marítimos Medievales, que propicia la convergencia entre diversos grupos consolidados (Nantes, La Rochelle, Santander, Lisboa y La Laguna) y alienta los estudios comparados a la escala europea; o bien a través de reuniones y publicaciones. En una escala superior hay que reseñar la cooperación

4 Fundamentalmente desde una perspectiva militar, AZNAR VALLEJO (2009a).

5 La obra del maestro Ladero es ingente. Basten como referencias marco sus trabajos monográficos dedicados a la hacienda regia castellana, LADERO QUESADA (2009, 2011).

6 Especialmente en la vertiente socioeconómica y comercial del ámbito marítimo, aunque también en la militar, LÓPEZ DE COCA (1978, 1982, 1997).

de estos grupos medievalistas con redes más amplias, como *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XXI*.

En el caso de la costa atlántica meridional, el primer impulso a los estudios marítimos medievales procedió de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC) y del Departamento de Historia de los Descubrimientos Geográficos de la Universidad de Sevilla. Es cierto que, al tratarse de centros americanistas, la mayor parte de su trabajo se centró en épocas posteriores. Prueba de ello es el escaso número de referencias medievales en la *Bibliografía Española de Historia Marítima, 1932-1962*, editada por FLORENTINO PÉREZ EMBID y FRANCISCO MORALES PADRÓN (1970). El primero de ellos constituyó el principal exponente de esta corriente, con importantes trabajos sobre el puerto de Sevilla, el almirantazgo y el proceso de expansión marítima. En la misma línea hay que situar la contribución de JUAN PÉREZ DE TUDELA BUESO (1956), al analizar *Las armadas a Indias y los orígenes de la política de colonización* y la de EDUARDO IBARRA y RODRÍGUEZ, en su estudio sobre los precedentes de la Casa de Contratación (IBARRA y RODRÍGUEZ, 1941a, 1941b, 1941c). También son de interés algunos aspectos de los estudios colombinistas, en su vertiente de navegación. Tanto en los emprendidos por marinos de guerra, caso de GUILLÉN TATO (1961); como en los propios de historiadores americanistas, caso de DEMETRIO RAMOS (1961). En este ámbito se mueve también la figura de Antonio Rumeu de Armas, cuya principal aportación al campo de la historia marítima son los trabajos sobre la apertura de las vías ultramarinas (RUMEU DE ARMAS, 1976, 2001), entre los que destaca *España en el África Atlántica* (RUMEU DE ARMAS, 1996). Estas iniciativas no supusieron la desaparición de los trabajos de carácter local, cuyo principal representante en la época fue Hipólito Sancho de Sopránis,⁷ estudioso de la región gaditano-xericense.

Por la misma época comenzaron a desarrollarse las investigaciones sobre Canarias, realizadas por Elías Serra Rafols y sus discípulos. Eran pocas las que tenían un carácter estrictamente náutico, si excluimos «Naves y marinos en los comienzos hispánicos de Tenerife» de María Luisa Fabrellas (1954) y «El rey don Fernando, explorador de los mares. Contribución tinerfeña a la última expedición del piloto mayor del rey Juan Díaz de Solís» del propio Serra (SERRA RAFOLS, 1958). Sin embargo, en todos los estudios sobre la exploración y colonización suelen aparecer aspectos de la actividad marina.

El segundo impulso al desarrollo de los estudios marítimos en Andalucía se produjo en los años 70 del pasado siglo, al compás de la renovación general de los estudios medievales. Su propulsor fue el profesor Ladero Quesada, quien además de realizar el mencionado estudio sobre el almorjafazgo mayor y otros sobre villas costeras (LADERO QUESADA, 2009), dirigió diversos trabajos sobre esta temática. En las mismas fechas, el doctor Collantes de Terán renovó, como hemos dicho, la historia urbana de la Baja Andalucía, con su magnífica obra sobre Sevilla (COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, 1977). Años después, este autor, en unión de Antonio M. Bernal, realizó un estudio sobre el movimiento portuario de Sevilla entre los siglos XIII y XVIII (BERNAL y COLLANTES, 1988). A sus iniciativas vinieron

⁷ Entre sus múltiples trabajos podemos destacar, en el marco temático que nos ocupa, los recogidos en SANCHO DE SOPRANIS (1940, 1948).

sumarse las de Enrique Otte, que reorientó sus investigaciones americanistas hacia la metrópoli hispalense y su papel comercial (OTTE, 1996). Estas tareas investigadoras intensificaron el interés de estudiosos de otros orígenes por las relaciones marítimas con la fachada meridional del reino de Castilla, como muestran las *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y Comercio*, celebrado en 1981 (*Hacienda y comercio* 1982). La nómina de autores que han explorado esas relaciones es amplia, destacando en ella los nombres de Melis, Heers, Childs, Ferrer i Mallol, Caunedo, Ferreira, Hinojosa y Guiral. A ellas se ha venido a sumar últimamente la desarrollada por SÁNCHEZ SAUS (2002, 2005) sobre la implicación de los linajes andaluces en las empresas marítimas.

De este tronco común arranca el nacimiento de un grupo plenamente dedicado al mundo marítimo. Sus primeros pasos fueron dados por Eduardo Aznar Vallejo, quien, al tiempo que redactaba su tesis sobre la *Incorporación de Canarias a la Corona de Castilla* (AZNAR VALLEJO, 2009b), comenzó los estudios sobre las relaciones entre Andalucía y los archipiélagos atlánticos (AZNAR VALLEJO, 1982, 1994). La experiencia adquirida se plasmó en el proyecto de investigación, *Castilla y el Atlántico Medio durante el siglo XV*, presentado en 1989 para el acceso a cátedra en la Universidad de La Laguna. A su investigación vinieron a sumarse las de Juan Manuel Bello, Manuela Ronquillo y Natalia Palenzuela, que defendieron sus tesis doctorales en dicha universidad. Posteriormente se unieron al grupo el malogrado Emilio Alfaro, Roberto González Zalacain y Victor Muñoz. Su constitución como grupo consolidado de investigación de la Universidad de La Laguna se produjo en 2006, quedando adscrito al Centro, luego Instituto, de Estudios Medievales y Renacentistas.

El desarrollo de estos estudios en la cornisa cantábrica partió de la obra de los mencionados Ballesteros y Suárez Fernández. Del primero hay que destacar el estudio sobre la marina cántabra y Juan de la Cosa (BALLESTEROS BERETTA, 1954) y del segundo *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya* (SUÁREZ FERNÁNDEZ, 1959). La orientación náutica del primero fue continuada por José Luis Casado Soto. En el haber de este hay que contar, además de su extensa obra personal orientada fundamentalmente hacia la Época Moderna, la creación del Museo marítimo del Cantábrico y la revista *Anuario de Estudios Marítimos* «Juan de la Cosa». La formulación comercial de Suárez fue continuada por varios de sus discípulos, en especial por BETSABÉ CAUNEDO DEL POTRO (1983); y por Hilario Casado Alonso, heredero del enraizado interés por la proyección atlántica de Burgos, en especial la de su Consulado (CASADO ALONSO, 2003).

A las contribuciones de los pioneros y sus continuadores hay que sumar las ocasionales de destacados medievalistas como García de Cortázar, Ladero o Ruiz de La Peña. Del primero cabe recordar su *Vizcaya en el siglo XV* (GARCÍA DE CORTÁZAR, 1966), que supuso el nexo entre los tradicionales estudios –como los de Labayru o Guiard– y la obra que luego desarrollarían sus discípulos. De la enciclopédica obra de Ladero podemos retener en este ámbito el enfoque general de *L'Espagne t l'Océan* (LADERO QUESADA, 1986) y el estudio sobre la armada de Flandes (LADERO QUESADA, 2003), que completa sus estudios sobre flotas en el Estrecho y en el Mediterráneo. Ruiz de la Peña no fue ajeno a la dimensión

mercantil de los puertos cantábricos ni al aprovechamiento de ciertos productos de la mar (RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, 2000).

Tales precedentes preludian la aparición de grupos enteramente consagrados a los estudios marítimos. Es el caso del liderado por Beatriz Arízaga, con la inestimable ayuda de Michel Bochaca. La dedicación de ambos a las villas costeras del golfo de Vizcaya/Gascuña les ha llevado a interesarse por sus actividades económicas y sus medios de relación. Su trabajo ha versado sobre pesca, grupos sociales, cartografía, navegación, relatos de viajes y un largo etcétera.⁸ A ellos se unió el activo investigador y gestor SOLÓRZANO TELECHEA⁹ y, posteriormente, el doctor AÑIBARRO RODRÍGUEZ (2013). Juntos han desarrollado una importantísima labor en el impulso de proyectos de investigación y de los Encuentros Internacionales del Medioevo de Nájera. La amplísima investigación de Elisa Ferreira puede equipararse a la de un grupo «unipersonal». La misma ha recorrido todos los aspectos de la historia marítima norteña y en especial, gallega: comercio, pesca, cofradías, rutas, consulados... (1988). En el grupo de investigadores emergentes hay que contar, sin duda, a Ana María Rivera, especialista en la ría de Bilbao y su proyección marinera (RIVERA MEDINA, 2015, 2016a, 2016b).

Otras iniciativas han tenido un carácter sectorial, por provenir de la Historia del Derecho, caso de las de ERKOREKA (1991) o SERNA VALLEJO (2004), o por tratarse de actividades puntuales, como los de ERNESTO GARCÍA FERNÁNDEZ sobre cofradías o comercio marítimo (2004, 2012).

2.1.2. Temáticas, fuentes y métodos

Uno de los primeros frentes en atraer la atención de los nuevos equipos fue el de la guerra naval. Partieron del hecho de que durante el siglo XV se produjeron notables cambios en la organización de la flota real castellana, cuyo núcleo constitutivo dejó de estar en las galeras, dotadas por la monarquía y patroneadas por los hombres del Almirante, para trasladarse a los veleros de particulares, contratados para cada ocasión. Tales cambios no debían entenderse como un eclipse de la potencia naval castellana, sino como una opción política y técnica, que se reveló útil para la consecución de los fines del estado castellano. No en vano, durante este período Castilla reforzó su relevante papel político en Europa, se consolidó como potencia mercantil y emprendió un notable proceso de expansión ultramarina (AZNAR VALLEJO, 2009a).

A pesar de tratarse de un reino con gran cantidad de costa y de una potencia en el panorama europeo, la actividad bélica de su flota era poco conocida. La principal causa de esta paradoja era la falta de documentación específica en los archivos de la Corona. Es cierto que existían algunos datos sueltos en *Guerra Antigua* y otras secciones del Archivo General de Simancas, pero los mismos no podían paliar la carencia de cuentas de atarazanas, gastos de flotas, percepción

⁸ Sin ánimo de exhaustividad valgan como referencias las aportaciones, individuales y en conjunto, de estos autores referidas en la bibliografía final.

⁹ De sus múltiples trabajos dedicados a la fachada cantábrica destacamos, por su carácter integrador, el que ha dedicado recientemente al análisis desarrollo del conjunto portuario de ese espacio regional (SOLÓRZANO TELECHEA, 2015).

de quintos reales, etc. También faltaba la documentación generada por el Almirantazgo, por más que se conocieran los nombramientos y privilegios de sus titulares. Por ello, fue necesario explotar al máximo otras fuentes, especialmente las crónicas y legislativas.

Fruto de lo anterior era una bibliografía dominada por las obras descriptivas del siglo XIX y primera mitad del XX. Muchos de estos libros están escritos desde una perspectiva nacionalista, en la que la menor información sobre la Castilla medieval se suple por la rica documentación de la corona de Aragón. Este hecho se explica por la consideración de que ambas marinas son el precedente de una nueva y gloriosa época, instaurada por los Reyes Católicos (SUÁREZ FERNÁNDEZ, 1959). Ante este panorama, fue preciso, en primer lugar, caracterizar la evolución de la marina de guerra castellana, ordenándola en períodos y vinculando éstos con la situación general del Reino. A continuación, insertar en dichos períodos los aspectos conocidos, reinterpretándolos en caso necesario; y proponer las vías de profundización necesarias.

Dentro de este análisis cobró especial importancia el estudio de la guerra de «allende». La confrontación entre Castilla y los poderes musulmanes del Norte de África se había presentado siempre como la prolongación natural de la *Reconquista* peninsular (AZNAR VALLEJO, 2005). Aunque tal aseveración es parcialmente cierta, necesitaba una serie de matizaciones que valorasen la novedad del medio en que se realizaba y del contexto en que se desarrollaba.

En el primer caso, había que considerar que el enfrentamiento era mayoritariamente naval y que la frontera dejaba de ser terrestre, con la consiguiente repercusión a la hora de movilizar bastimentos y refuerzos. En el segundo, había que valorar que las tierras de allende no poseían un carácter homogéneo, ni mantenían el mismo tipo de relaciones con los europeos. Ciertamente no era igual combatir con reinos sedentarios, cuya organización política estaba bastante desarrollada y que poseían economías evolucionadas; que hacerlo con grupos tribales de carácter nómada. Tampoco tenían parangón las relaciones establecidas con potencias con las que existían estrechos vínculos comerciales y de «protectorado político», como los reinos de la Berbería oriental; con las anudadas con estados dotados de intereses más autónomos y, a veces contrapuestos, como era el caso del reino de Fez (AZNAR VALLEJO, 1997). A ello hay que añadir que cada país europeo poseía un modelo de expansión diferente. Mientras que Portugal había optado por la ocupación de enclaves portuarios, Castilla lo había hecho por la colonización de Canarias y el control de aquellos elementos africanos que afectaban sus intereses en el reino de Granada. También había que tener en cuenta que tales relaciones fueron evolucionando a lo largo del tiempo, de acuerdo con determinados procesos. La conquista de del reino nazarí, por ejemplo, obligó a prestar nuevo interés a la costa norteafricana, pues a los enemigos tradicionales hubo que sumar los grupos de exilados instalados entre ellos.

La utilización de la flota en la guerra de allende solía ser consecuencia de su papel en la vigilancia del Estrecho, pues, además de controlar las rutas comerciales que por él pasaban, servía para prevenir agresiones exteriores e intentos de ayuda al emirato nazarí. Las tentativas castellanas de ocupar territorio africano fueron

muy escasas y tardías. Respondieron a dos modelos distintos. En la Berbería de Poniente se trataba de consolidar la posición de Castilla frente a su competidora Portugal y establecer cabezas de puente para los *rescates* comerciales. En la Berbería de Levante el objetivo era establecer una serie de enclaves que controlasen los ataques piráticos. En ambos casos se trataba de zonas marginales en relación a los reinos establecidos, bien por tratarse de regiones dominadas por los nómadas o bien por tratarse comarcas fronterizas alejadas de los respectivos poderes.

Presas y cabalgadas constituían la segunda forma de guerra contra los enemigos de allende. Ambas constituían variante del corso. Como tales, estaban reguladas por la Corona, que las autorizaba y recibía a cambio la quinta parte del botín. La diferencia entre ambas formas de depredación radicaba en el lugar de realización: el mar o la tierra, aunque no era raro que una misma expedición realizase ambas. Conviene recordar que no eran exclusivas de regiones oficialmente enemigas, ya que afectaban a las relaciones entre los más diversos países e, incluso, entre regiones de un mismo país. Ahora bien, en las zonas de frontera adquirirían tal volumen y continuidad que constituían, casi, un modo de vida.

El estudio de la guerra llevó al análisis de otras formas de violencia (AZNAR VALLEJO, 2010; GONZÁLEZ ZALACAIN, 2016). El mar era un espacio especialmente violento por su doble condición de poco humanizado y alejado de la autoridad del Estado. Además, era frecuentado por gente ruda, que vivía con medios de fortuna inestables. Este carácter era particularmente visible entre marineros y pescadores de altura, que a menudo desarrollaban un tipo de vida nómada. Los mercaderes y pescadores de bajura solían constituir, por contra, grupos más arraigados y con intereses más tangibles que defender. Frente a esta situación, las autoridades públicas se empeñaron en crear un entorno más pacífico, que asegurase la defensa militar y económica del reino, la creación de rentas para el erario público y la primacía política de los monarcas. Para este fin, se articularon medios militares y fiscales, en unos casos directos y en otros mediante convenio con poderes señoriales y colonias mercantiles. La investigación comenzó por el análisis de la normativa aplicable a cada supuesto. Ello permitió conocer el catálogo de las conductas consideradas como conflictivas. A continuación, se analizaron las infracciones recogidas en las fuentes, para así conocer la importancia real de las respectivas controversias. Por último, se contemplaron los medios de resolución, fueran estos judiciales o extrajudiciales.

La segunda líneas de renovación de los estudios de historia marítima fue la caracterización de «la gente del mar». El primero de sus objetivos fue definir a la comunidad ligada al sector marítimo, midiendo su importancia en el conjunto de la región y en cada una de las poblaciones (SOLÓRZANO, BOCHACA y AGUIAR, coords., 2012). En dicha definición se analizaron su vinculación total o parcial con las actividades económicas del sector, el tanto por ciento de vecinos y de «población flotante» dedicada a las mismas, el porcentaje y la importancia de los nacionales y los extranjeros en ellas, etc. También se tuvo en cuenta las modificaciones producidas en estos parámetros por la evolución cronológica.

La segunda meta de estudio fue conocer la normativa que regía el sector y su forma de aplicación. Para ello se analizaron tanto las leyes generales (Partidas, Leyes de Layron, Ordenamiento de Alcalá, Recopilación de Montalvo) como las ordenanzas de los diferentes oficios. Este último apartado concedió especial importancia a la mayor o menor autonomía respecto de los poderes públicos, lo que permitió la comparación con otros ámbitos de la corona castellana, caso de las cofradías norteñas (AZNAR VALLEJO, 2012). El plan no olvidó los intentos por crear una jurisdicción particular, que van desde la concesión del Fuero de Sevilla hasta la creación de la Casa de la Contratación, pasando por la instauración del Almirantazgo y los diferentes privilegios reales (BELLO LEÓN, 2015). También se abordaron en este apartado las diversas respuestas ante las responsabilidades colectivas nacidas del corso y la piratería, así como el recurso al arbitraje y a los acuerdos bilaterales.

El tercer objetivo de esta línea fue observar el desarrollo de los distintos oficios y las relaciones generadas en su interior. Para ello se analizaron los diversos subsectores (pesca, transporte, comercio, finanzas, guerra y servicios). En el campo de la pesca se estudió la unidad o diversidad del grupo, atendiendo al tipo de arte, piezas capturadas, preparación de las mismas..., con las consecuencias que tales aspectos aportan a las afinidades internas (*La pesca en la Edad Media*, 2009; BELLO LEÓN, 2008). También fue objeto de análisis los vínculos nacidos en torno al sistema productivo, por la distinción entre armadores, pescadores, vendedores y revendedores. En el campo de los transportistas se investigaron las relaciones entre el o los propietarios (señores de navío) y los contratados a su servicio (pilotos, contra maestres, marineros, pajes, grumetes...), atendiendo a las funciones de los diversos tipos de embarcación (transporte lejano, cabotaje, trasbordo). La actuación y relaciones de los mercaderes se estudiaron en función de su ámbito de actuación (local, regional, internacional), al tipo de organización que los encuadra (compañía familiar, actuación en comandita, factores y representantes, alianzas entre compañías), a sus privilegios personales o de grupo (naturalización, salvoconducto, nación más favorecida y su grado de integración en la sociedad y política locales (BELLO LEÓN, 2012; GONZÁLEZ ARÉVALO, 2011, 2015, 2016). El examen de los grupos ligados a la financiación de las actividades marítimas pretendió conocer su grado de profesionalización, la compatibilización de su actividad con otros oficios, sus formas de diversificar el riesgo, la existencia de redes locales, nacionales o internacionales, etc. El estudio de los cargos oficialmente dedicados a la guerra marítima (cómirtres, trabajadores de las atarazanas) buscó situarlos en el día a día de su actividad, confrontando sus privilegios fiscales con la creciente tendencia a la creación de flotas reales basadas en la contratación temporal de particulares. Fue necesario conocer el funcionamiento de los artesanos ligados al sector marítimo (rederos, toneleros, tejedores...) y su dependencia de los sectores mercantiles, así como el resultado que para ellos tuvo la pugna entre producción de tipo gremial e iniciativas capitalistas.

La tercera gran línea de investigación ha sido la organización de la red portuaria. Con ella se pretende sobrepasar el marco de los estudios locales, valorando los aspectos diferenciales y comunes del proceso, para proponer

modelos generales de análisis (AZNAR y GONZÁLEZ, 2015). En ellos se ha buscado incorporar ámbitos de estudios hasta ignorados o poco desarrollados. Es el caso de la influencia de los puertos en el desarrollo de sus hinterlands y la medición de la misma; de la relación entre los diferentes medios de transporte (terrestre, fluvial y marítimo); o de creación de redes de intercambio y su representación gráfica (GONZÁLEZ ZALACAIN, 2015b). En este campo ha sido de gran ayuda el estudio de la documentación relativa a las primeras armadas de Indias (AZNAR VALLEJO, 2015). Su información ha permitido reconstruir una perfecta red de relaciones, cuyos radios alcanzaban más de un centenar de kilómetros en torno a Sevilla. El análisis de dicha documentación ha permitido conocer los productos remitidos, sus lugares de procedencia, los medios empleados en su transporte (terrestres, fluviales y marítimos) y el acomodo de la carga, tanto durante el acarreo como en la estiba dentro de las embarcaciones. Ello se traduce en la fijación de las tipologías y medidas de los envases y en la secuencia de actuación de los colectivos implicados (barqueros, alameles, carreteros, cargadores).

Estos análisis generales permiten poner en conexión los aspectos institucionales, económicos y sociales de dichos puertos. Por esta razón, los trabajos sectoriales cobran nueva luz. Es el caso de los recientes estudios sobre las atarazanas hispalenses y su vinculación administrativa con la corona, su influjo en el espacio urbano y las repercusiones sociales y técnicas de su actividad (BELLO y MARTÍN, 2012).

La documentación proveniente del almojarifazgo sigue ofreciendo datos de interés sobre la vida en los puertos. Bien a través del análisis de las llamadas rentas menudas, que informan de los ingresos recaudados por este concepto y de los abonos exigidos por los arrendadores a un amplísimo elenco de mercaderes (BELLO LEÓN, 2016). O bien por medio del estudio de la distribución de los beneficios de esta actividad tributaria, tanto en lo relativo a los detentadores de juro como en lo concerniente a la administración cotidiana (guardas, barqueros, pesos y medidas, etc.), con sus implicaciones humanas y económicas.

El desarrollo de esta línea ha permitido seguir avanzando en la recopilación de fuentes y en la aplicación de nuevas tecnologías para su ordenación, almacenamiento y uso. En este apartado, debemos destacar la incorporación de la cartografía (MUÑOZ GÓMEZ, 2015). En especial, la militar, hasta ahora poco explorada. Lo sustancial de la misma procede de atlas y tratados de navegación del siglo XVI, a los que hay que añadir planos sueltos de diversos lugares costeros. El resultado es un notable depósito de imágenes de litorales y puertos hispanos, que completan la bibliografía disponible.

2.1.3. Perspectivas de investigación

Entre los temas pendientes de investigación debemos reseñar el estudio del entrecruzamiento de relaciones entre los diversos subsectores y la «personalidad» del conjunto en el cuerpo social. El punto de partida será analizar las distintas formas de acción de las diferentes unidades (colonias mercantiles, oficios), tanto en el plano privado como público (procuradores, memoriales, defensa jurídica,

cofradías religiosas). A partir de aquí se realizarán estudios de prosopografía para conocer los vínculos de solidaridad establecidos (matrimonios, padrinzagos, avales, prestamos, etc.), así como la frecuencia de las relaciones con otros individuos y otros grupos, ya sean profesionales (escribanos, transportistas, financieros...) o de origen (burgaleses con vizcaínos, genoveses con sevillanos, etc.). Estos estudios prosopográficos se encuentran en una fase inicial, debido a la necesidad de una profunda reflexión previa (GONZÁLEZ ZALACAIN, 2012). La pretensión de hacer una biografía colectiva, un estudio de la «sociedad del mar» como cuerpo diferenciado frente a otros, resulta problemática por varias razones. Primeramente, porque el análisis emprendido por el equipo de investigación demuestra que la «gente del mar» estaba compuesta por un número muy elevado de personas. No es lo mismo estudiar un pequeño grupo humano en un breve espacio de tiempo que hacerlo sobre esa población de varios miles de personas a lo largo de los últimos siglos de la Edad Media. A esto debemos unir los problemas que presentan las fuentes y la dificultad de su manejo y relación. La segunda traba es la aparente escasa integración de los diversos cuerpos que conforman, esa «sociedad del mar». Los intereses, identidades, actividades y relaciones eran variados, en su seno y hacia el exterior, lo que impide tratar su análisis como un todo homogéneo. Sin embargo, lo que sí resulta claro a partir de la experiencia previa y de las extensas catas realizadas en la documentación es que se pueden desarrollar estudios prosopográficos sobre los sectores del mundo del mar tradicionalmente poco estudiados. Se han hecho muy buenas prosopografías sobre el mundo mercantil de la época, así como de las distintas colonias de foráneos residentes en las ciudades andaluzas, especialmente en el caso de Sevilla. A partir de esta experiencia planteada se permite vislumbrar la posibilidad de desarrollar estudios sectoriales sobre los pescadores, los artesanos de la mar, los oficiales y militares, etc.

Otro tema pendiente de estudio en profundidad es el de las relaciones entre los diferentes puertos. A la espera de acometerlo de manera masiva y serial a través del contenido de los protocolos notariales, se ha abordado a través de testimonios de viajes diplomáticos o militares y por medio de la escasa documentación fiscal. También se cuenta con utilizar los Derroteros e Islarios literarios, cuya información enriquece la aportada por la cartografía (BOCHACA y ARÍZAGA, 2016).

Como se puede comprobar a la luz de lo expuesto en las páginas precedentes, el estado de la cuestión de los estudios marítimos de la Castilla bajomedieval ofrece una imagen dinámica y pujante. A partir de la investigación de varios focos académicos estrechamente interrelacionados se ha logrado ampliar el abanico de sujetos de análisis, a la par que se lograba una mayor implicación en explicaciones historiográficas de amplio radio. Las perspectivas de futuro son, por lo tanto, sumamente halagüeñas. La incorporación de los grupos de investigación de Santander y La Laguna a proyectos transversales de carácter internacional como los señalados anteriormente garantiza una mayor visibilidad de los resultados de investigación obtenidos, así como una consolidación de la presencia de las dinámicas propias de la especificidad de Castellana bajomedieval en contextos explicativos más amplios. Queda, por tanto, un apasionante camino por recorrer.

3. BIBLIOGRAFÍA

- (1807): *Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio, cotejadas con varios códices antiguos*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- (1960-1974): *Monumenta Henricina*, Coimbra.
- (1982): *Hacienda y comercio. Actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla.
- (2009): *La pesca en la Edad Media*, Sociedad Española de Estudios Medievales-Universidad de Murcia-CSIC, Murcia.
- AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, J. (2013): *Las cuatro villas de la costa de la mar en la Edad Media: Conflictos jurisdiccionales y comerciales*, Universidad de Cantabria, tesis doctoral inédita.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B. (1988): «La actividad comercial del País Vasco en la Edad Media», *Congreso de Historia de Euskal Herria, II*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 285-304.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B. (2005): «Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media», en B. ARÍZAGA BOLUMBURU y J. A. SOLÓRZANO TELECHEA (coords.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 17-56.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B. (2012): «Gentes de mar en los puertos medievales del Cantábrico», en J. A. SOLÓRZANO TELECHEA, M. BOCHACA y A. AGUIAR ANDRADE (coords.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 19-44.
- AZNAR VALLEJO, E. (1982): «Las relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI», en *Hacienda y comercio. Actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla: 269-282.
- AZNAR VALLEJO, E. (1994): «Cádiz y su región en la expansión atlántica», *Estudios de historia y de arqueología medievales* 10: 11-23.
- AZNAR VALLEJO, E. (1997): «Curso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media», *En la España Medieval* 20: 407-418.
- AZNAR VALLEJO, E. (2005): «La guerra de allende: Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera», en *Guerra y diplomacia en la Europa occidental, 1280-1480*, Gobierno de Navarra, Pamplona: 83-116.
- AZNAR VALLEJO, E. (2009a): «La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media», *En la España Medieval* 32: 167-192.
- AZNAR VALLEJO, E. (2009b): *La integración de las islas Canarias en la corona de Castilla (1478-1526)*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 3ª edición.
- AZNAR VALLEJO, E. (2010): «El mar: fuente de conflictos y exigencia de paz», *Edad Media. Revista de Historia* 11: 63-89.
- AZNAR VALLEJO, E. (2012): «La regulación de los oficios del mar en Andalucía», en Solórzano Telechea, J. A., Bochaca, M. y Aguiar Andrade, A. (coords.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 95-122.
- AZNAR VALLEJO, E. (2015): «La conexión marítimo-terrestre en la baj andalucía. El ejemplo de Sevilla», en E. AZNAR VALLEJO y R. J. GONZÁLEZ ZALACAIN, *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna: 125-146.
- AZNAR VALLEJO, E.; GONZÁLEZ ZALACAIN, R. J. (2015): *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna.

- BALLESTEROS BERETTA, A. (1954): *La marina cántabra y Juan de la Cosa*, Diputación Provincial de Santander, Santander.
- BELLO LEÓN, J. M. (2008): *La pesca en Andalucía y Canarias en el tránsito de la Edad Media a la Moderna (siglos XV y XVI)*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife.
- BELLO LEÓN, J. M. (2012): «¿Quiénes eran los mercaderes de Sevilla a finales de la Edad Media?», en J. A. SOLÓRZANO TELECHEA, M. BOCHACA y A. AGUIAR ANDRADE (coords.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 249-274.
- BELLO LEÓN, J. M. (2015): «El marco jurídico y fiscal en los puertos andaluces a finales de la Edad Media», en E. AZNAR VALLEJO y R. J. GONZÁLEZ ZALACAIN, *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna: 17-58.
- BELLO LEÓN, J. M. (2016): «La cuenta de mercaderes y las rentas menudas del Almojarifazgo Mayor de Sevilla a finales del siglo XV», *Historia, Instituciones, Documentos* 43: 31-70.
- BELLO LEÓN, J. M.; MARTÍN PERERA, A. (2012): *Las atarazanas de Sevilla a finales de la Edad Media*, Sociedad Española de Estudios Medievales, Murcia.
- BERNAL RODRÍGUEZ, A. M.; COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, A. (1988): «El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)», en *I porti come impresa economica*, Le Monnier, Firenze: 779-824.
- BOCHACA, M.; ARIZAGA BOLUMBURU, B. (2016): «Ports, havres et mouillages de Bayonne (Gascogne) à Bayona (Galice) d'après les routiers de la fin du Moyen Âge», en M.-R. GARCÍA HURTADO y O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua: las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*, Universidade de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela: 47-58.
- CASADO ALONSO, H. (2003): *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos.
- CAUNEDO DEL POTRO, B. (1983): *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Universidad Autónoma de Madrid, Madrid.
- COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, A. (1977): *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*, Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla.
- ERKOREKA GERVASIO, J. I. (1991): *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- FABRELLAS, M. L. (1954): «Naves y marinos en los comienzos hispánicos de Tenerife», *Revista de Historia* 105-108: 37-46.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (1988): *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Universidade de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. (1966): *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Bilbao.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (2004): «Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascos en la Edad Media», en B. ARIZAGA BOLUMBURU y J. A. SOLÓRZANO TELECHEA (coords.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 257-294.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (2012): «Hombres y mujeres de negocios del País Vasco en la Baja Edad Media», en J. A. BONACHÍA y D. CARVAJAL, *Los negocios del hombre: comercio y rentas en Castilla. Siglos XV y XVI*, Castilla Ediciones, Valladolid: 107-146.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, R. (2011): «Comercio exterior del Reino de Sevilla a través de los manuales de mercaderías italianos bajomedievales», *Historia, Instituciones, Documentos* 38: 219-253.

- GONZÁLEZ ARÉVALO, R. (2015): «Florentinos entre Cádiz y Sevilla en los siglos XIV y XV», en E. AZNAR VALLEJO y R. J. GONZÁLEZ ZALACAIN, *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna: 273-308.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, R. (2016): «La integración de los italianos en las sociedades portuarias andaluzas (siglo XIII-XV)», en J. A. SOLÓRZANO TELECHEA, B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA (coords.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 249-284.
- GONZÁLEZ ZALACAIN, R. J. (2012): «Apuntes para una ¿protopografía? de las gentes del mar en Andalucía durante la Baja Edad Media», en J. A. SOLÓRZANO TELECHEA, M. BOCHACA y A. AGUIAR ANDRADE (coords.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 123-146.
- GONZÁLEZ ZALACAIN, R. J. (2015a): «El mar como frontera en la época de los descubrimientos: la Baja Andalucía y Canarias», *Vegueta* 15: 111-132.
- GONZÁLEZ ZALACAIN, R. J. (2015b): «De puerto a puerto: las relaciones entre los puertos de la Bahía de Cádiz (siglos XV-XVI)», en E. AZNAR VALLEJO y R. J. GONZÁLEZ ZALACAIN, *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna: 147-178.
- GONZÁLEZ ZALACAIN, R. J. (2016): «Violencia y conflicto en las sociedades portuarias de la baja Andalucía a fines de la Edad Media», en J. A. SOLÓRZANO TELECHEA, B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA (coords.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 365-389.
- GUILLÉN TATO, J. F. (1961): *Historia marítima española para uso de los caballeros guardias marinas*, Ministerio de Marina, Madrid.
- IBARRA Y RODRÍGUEZ, E. (1941a): «Los precedentes de la Casa de Contratación de Sevilla», *Revista de Indias* 3: 85-97.
- IBARRA Y RODRÍGUEZ, E. (1941b): «Los precedentes de la Casa de Contratación de Sevilla», *Revista de Indias* 4: 5-54.
- IBARRA Y RODRÍGUEZ, E. (1941c): «Los precedentes de la Casa de Contratación de Sevilla», *Revista de Indias* 4: 5-38.
- LADERO QUESADA, M. A. (1986): «L'Espagne et l'océan à la fin du Moyen Âge», *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, 17-1: 115-130.
- LADERO QUESADA, M. A. (1997): «Los debates sobre el *mare clausum*», *Cuadernos de Historia de España* 74: 233-253.
- LADERO QUESADA, M. A. (2003): *La armada de Flandes: un episodio en la política naval de los Reyes Católicos, 1496-1497*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- LADERO QUESADA, M. A. (2009): *La Hacienda Real de Castilla, 1369-1504: estudios y documentos*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- LADERO QUESADA, M. A. (2011): *Fiscalidad y poder real en Castilla (1252-1369)*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E. (1978): «Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del Mar de Alborán (1490-1516)», *Hispania* 139: 275-300.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E. (1982): «Comercio exterior del reino de Granada», en *Hacienda y comercio. Actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla: 335-378.

- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E. (1997), «Consideraciones sobre la frontera marítima», en Segura Artero, P. (coord.), en *Actas del Congreso la Frontera Oriental Nazarí como Sujeto Histórico (S.XIII-XVI)*, Instituto de Estudios Almerienses, Almería: 391-408.
- Muñoz Gómez, V. (2015): «Puerto, abras, cabos e islas: la topografía medieval de la costa atlántica de Andalucía a través de las cartas portulanas (ss. XIV-XVI)», en E. AZNAR VALLEJO y R. J. GONZÁLEZ ZALACAIN, *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna: 179-212.
- OTTE, E. (1996): *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, Sevilla.
- PACAUT, M. (1969): *Les structures politiques de l'Occident Medieval*, Paris.
- PÉREZ DE TUDELA BUESO, J. (1956): *Las armadas a Indias y los orígenes de la política de colonización*, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Madrid.
- PÉREZ EMBID, F.; MORALES PADRÓN, F. (1970): *Bibliografía española de historia marítima (1932-1963)*, CSIC, Sevilla.
- RAMOS PÉREZ, D. (1961): «Alonso de Ojeda, en el gran proyecto de 1501 y en el tránsito del sistema de descubrimiento y rescate al de poblamiento», *Boletín Americanista* 7: 33-87.
- RIVERA MEDINA, A. M. (2015): «Espacios urbano y portuario: las dinámicas de gestión del canal y ría de Bilbao, ss. XIV-XVI», en E. AZNAR VALLEJO y R. J. GONZÁLEZ ZALACAIN, *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna: 93-122.
- RIVERA MEDINA, A. M. (2016a): «Superando fronteras: Mujer y cultura laboral en los puertos del Norte Peninsular, siglos XIV-XVI», en M.-R. GARCÍA HURTADO y O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua: las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*, Universidade de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela: 17-32.
- RIVERA MEDINA, A. M. (2016b): «La construcción-reconstrucción de un espacio portuario: El canal y ría de Bilbao en los siglos XIV-XVI», en A. POLONIA y A. M. RIVERA, *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX: políticas y estructuras portuarias*, Casa de Velázquez, Madrid: 171-191.
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. (2000): «Las villas castellanas de la costa cantabro-atlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo occidental», *Revista d'història medieval* 11: 41-66.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1976): *Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV y XVI*, Ediciones de la Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1996): *España en el Africa Atlántica*, CSIC, Madrid, 2ª edición.
- RUMEU DE ARMAS, A. (2001): *Canarias y el Atlántico*, Gobierno de Canarias.
- SÁNCHEZ SAUS, R. (2002): «Nuevos datos y sugerencias acerca del entorno sevillano de las primeras expediciones a Canarias», *En la España Medieval* 25: 381-401.
- SÁNCHEZ SAUS, R. (2005): «El almirantazgo de Castilla y las primeras expediciones y asentamientos en Canarias», *En la España Medieval* 28: 177-195.
- SANCHO DE SOPRANIS, H. (1940): *La colonia portuguesa del Puerto de Santa María*, Sociedad de Estudios Jerezanos, Jerez de la Frontera
- SANCHO DE SOPRANIS, H. (1948): «Los genoveses en la región gaditano-xericiense de 1460 a 1800», *Hispania* 32: 355-402.

- SERNA VALLEJO, M. (2004): *Los Rôles d'Oléron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época Medieval y Moderna*, Centro de Estudios Montañeses, Santander.
- SOLÓRZANO TELECHEA, J. A.; BOCHACA, M.; AGUIAR ANDRADE, A., coords. (2012): *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.
- SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. (2015): «La influencia del mar en la conformación de los puertos de “la Marisma e Costera de España” en la Baja Edad Media», en E. AZNAR VALLEJO y R. J. GONZÁLEZ ZALACAIN, *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna: 59-92.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. (1959): *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*, CSIC, Madrid.
- TORRE, A. DE LA; SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. (1958): *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid.
- ZURARA, G. E. DE (2012): *La Crónica de Guinea: Un modelo de etnografía comparada*, ed. E. AZNAR, D. CORBELLA y A. TEJERA, Bellaterra, Barcelona.