

JESÚS ÁNGEL SOLÓRZANO TELECHEA
FERNANDO MARTÍN PÉREZ
(Coordinadores)

RUTAS DE COMUNICACIÓN
MARÍTIMA Y TERRESTRE
EN LOS REINOS HISPÁNICOS
DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA
MOVILIDAD, CONECTIVIDAD Y GOBERNANZA



ÍNDICE

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

PRIMERA PARTE

RUTAS DE TRANSPORTE, COMERCIO Y COMUNICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEGUNDA PARTE RUTAS Y ESPACIOS DE VIDA Y DE MUERTE

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

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

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

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

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

Conclusiones
Fernando MARTÍN PÉREZ..... 431

INTRODUCCIÓN.

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

Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA

Universidad de Cantabria

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

Fray Íñigo de Mendoza, *Vita Christi*

El principal objetivo del presente libro ha consistido en analizar las relaciones entre gobernanza, movilidad y conectividad entre ciudades, personas, mercancías e ideas, así como las vías materiales utilizadas, tanto por mar, como por tierra en los reinos hispánicos, que los situó en la avanzadilla del proceso de globalización -o mundialización, según algunos autores- desde la Baja Edad Media¹.

Desde tiempos remotos, las ciudades han actuado como conectores de redes de muy variada tipología hasta, al menos, la implementación de la conectividad digital de nuestros días. Algunos teóricos sociales sitúan el fenómeno de la Globalización en torno al año 1500 a raíz del inicio de los vínculos peninsulares y europeos con los continentes americano y asiático, y el surgimiento de las “nuevas” relaciones comerciales a escala mundial². En concreto, se ha venido señalando el año 1492

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

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

como una fecha crucial en lo que se llama “La Era de los Descubrimientos”, a la que se ha otorgado una perspectiva nacional, que enfatiza el papel de la formación de los Estados sobre los factores económicos, sociales y culturales³. Así, según varios autores, los fundamentos de la globalización se situarían entre los siglos XV y XVI, pero no se fundamentarían solo sobre la movilidad de las personas, bienes e ideas, sino también sobre las instituciones y la gobernanza⁴.

Sin embargo, si analizamos los inicios de la Globalización o Mundialización desde una perspectiva de tiempo más larga, el paso de una economía de escala menor a una economía globalizada se inició en el siglo XIII⁵, cuando se originaron una serie de profundos cambios, tales como la urbanización del territorio, una mejora de las condiciones técnicas profesionales, un conocimiento mejorado de las rutas marítimas, fluviales y terrestres, descubrimientos geográficos y nuevas rutas⁶, así como una mayor seguridad de los intercambios por medio de los seguros y un comercio estable vinculado a las fortalecidas monarquías que necesitaban de los intercambios para aprovisionar a las ciudades y villas del reino, a la vez que se beneficiaban de la fiscalidad sobre las transacciones y la obligación de los mercaderes de proveer recursos a los gobernantes a cambio de privilegios mercantiles, lo que requería de la promulgación de una legislación comercial, una contabilidad rigurosa, el establecimiento de pesos y medidas, entre otros.

En este proceso, los puertos resultaron determinantes para las economías de intercambio, que se basaban en el uso de las rutas marítimas como principal forma de comunicación. Los puertos conectaban, asimismo, con las rutas terrestres de comunicación, por lo que actuaban como nodos centrales de un sistema de comunicaciones que unía el horizonte marítimo de los puertos (*foreland*) con el traspaís (*hinterland*) y más allá⁷.

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

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

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

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

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

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

7 Sylviane Llinares et Guy Saupin (dir.), *Ports nouveaux. Création et Renaissance du XV^e au XX^e*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2020: 8

avanzar hacia la globalización⁸. En esta línea, por una parte, Bartolomé Yun Casalilla ha sostenido que las instituciones, tanto formales como informales, son el “reflejo de las relaciones sociales y de poder”, que influyeron de manera decisiva sobre sus economías⁹. De otra, autores como Jerry F. Hough y Robin Grier se han centrado exclusivamente en instituciones mercantiles, estatales, judiciales y consulares¹⁰. Con todo, si partimos de la categoría de Pierre Bourdieu sobre el *capital social*¹¹, es necesario incluir el conjunto de *agentes* unidos por lazos de muy distinta naturaleza -algunos institucionalizados, otros no-, desde el ámbito familiar y amical, hasta la compleja relación financiera, que nos permite ligar los factores económicos, sociales y políticos de la gobernanza, tanto en el ámbito general, como particular¹².

En la actualidad, sabemos que Europa y, en especial, los reinos ibéricos tuvieron un papel protagonista en la globalización/mundialización, cuyo camino pasaba, ineludiblemente, por el desarrollo de las comunicaciones entre núcleos urbanos, encargados de centralizar el intercambio de personas, mercancías, noticias e ideas, en especial entre las ciudades portuarias¹³. En las últimas décadas, se ha prestado gran atención al marco institucional de la economía, incluso más que a los cambios tecnológicos, una visión inspirada por los trabajos de Douglass North, cuya obra sobre el “coste de transacción” en los años 70 y 80 dio lugar a la Nueva Economía Institucional¹⁴. El concepto de coste de transacción se refiere a los gastos asociados con las ventas y la dirección de un negocio, que incluye los costes de investigación de los mercados, la comparación calidad/precio, el transporte, la firma de contratos y los seguros, el pago de impuestos y tarifas, entre otros aspectos¹⁵. Los medievalistas se dieron cuenta de que estos costes debían ser tomados en consideración para el análisis del despegue y crecimiento de la economía medieval.

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

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

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

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

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

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

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

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

En los veinte últimos años, se observa un incremento del número de análisis sobre las interacciones entre diversos elementos, como los individuos, los grupos de interés, las políticas, el derecho, las mercancías, los costes de transacción e, incluso, se han incluido los términos y conceptos viajeros (*travelling concepts*), documentados por los testimonios escritos o las evidencias arqueológicas, que pueden ayudarnos a reconstruir los patrones de movilidad de las personas, bienes e ideas¹⁶. De este modo, varios han sido los estudios que han otorgado una gran importancia a la conectividad entre los núcleos urbanos y, en concreto, a las infraestructuras de comunicación, tales como caminos, canales, puentes y puertos para generar redes de comunicación, y estas infraestructuras fueron estimuladas por parte de las instituciones locales, regionales y centrales¹⁷, como parte de su ideario sobre la economía política a partir del siglo XV. El impulso a las infraestructuras de comunicación nos señala precisamente el cambio entre la economía fomentada, fundamentalmente, por los mercaderes y la economía que surge tras la crisis del siglo XIV, dirigida por la política económica de los gobernantes.

Sin duda, los principales generadores de flujos entre los centros urbanos fueron los mercaderes¹⁸, auténticos agentes conectores, por lo que es necesario analizar el factor humano, en profundidad, para conocer los vínculos de la movilidad, pero hay que tener en cuenta, asimismo, el factor institucional y político, que otorgaba confianza y seguridad a la conectividad¹⁹. Se trata de conocer el capital humano, la iniciativa individual, los motivos que llevaban a un mercader a escoger una ruta y no otra, para lo cual es preciso conocer cómo se consolidaban las redes de confianza de los comerciantes y cómo circulaban los flujos de información, en aquella primera “edad de la información”²⁰. Pero también, es imprescindible analizar el papel de las instituciones y las relaciones entre los distintos ámbitos de gobierno²¹. El incremento de la movilidad y la mejora de la conectividad suponían el crecimiento de las transacciones mercantiles y un aumento de la recaudación de las instituciones públicas, que a su vez mejoraban la conectividad con numerosas obras.

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

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

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

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

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

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

Sin lugar a duda, sería arriesgado por nuestra parte establecer una relación directa entre política y economía en los reinos hispánicos bajomedievales, ya que es poco probable que la política económica de los monarcas se asentara sobre un conocimiento riguroso del contexto económico, lo que no quiere decir que los monarcas tomaran sus decisiones sin un objetivo económico. Esto se aprecia en el hecho de que los monarcas centraron sus políticas económicas sobre el tráfico mercantil de las ciudades, puesto que el mundo rural señorializado se escapaba a su control; de hecho, los diversos procedimientos para obtener rentas de la comercialización de bienes fueron la causa principal del desarrollo de la fiscalidad, que se constituyó como primer motor de las políticas económicas de los reinos peninsulares en la Baja Edad Media. No obstante, las instituciones públicas no sólo perseguían el incremento recaudatorio con el que asegurar el buen funcionamiento del reino, sino que la finalidad última de los monarcas era el control del espacio internacional a través de las rutas comerciales. De este modo, el éxito de los reinos peninsulares radicó en que supieron, primero, integrarse de manera adecuada y controlar las rutas internacionales entre el Mediterráneo y el Atlántico -con unos resultados brillantes gracias al coneccto de la Guerra de los Cien Años entre Francia e Inglaterra-, a las que se sumaron las nuevas rutas hacia los puertos de África, América y Asia a partir de 1492²².

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

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