

Mercaderes vizcaínos en los confines del Canal de la Mancha a través de las fuentes medievales¹

Biscayan Merchants within the Confines of the English Channel through Medieval Sources

Ana María Rivera Medina
Universidad Nacional de Educación a Distancia
<http://orcid.org/0000-0002-1789-6646>
arivera@geo.uned.es

Recibido: 17-07-2017; Revisado: 06-11-2017; Aceptado: 18-12-2017

Resumen

La permeabilidad de las fronteras marítimas será analizada mediante el cotejo de las fuentes vizcaínas con las informaciones que se conservan en los archivos generales o institucionales de los diversos puertos que se emplazan en la ruta del canal de la Mancha. El periodo examinado se inicia en siglo XIII para llegar a los comienzos del siglo XVI. Con una visión sincrónica y diacrónica, el planteamiento se estructurará mediante tres articulaciones: frontera físico-marítima, frontera político-jurídica, frontera económica y dinámicas sociales, mostrando que los testimonios conservados revelan un viaje de ida y vuelta y la existencia de una desigual conciencia archivística.

Palabras clave: Edad Media, Frontera Marítima, Vizcaya, Redes mercantiles, Riesgo Marítimo.

Abstract

In this article, the permeability of maritime boundaries is analysed by collating information from Biscayan sources with data from general or institutional archives of the various ports located along the English Channel. The period under review runs from the thirteenth century until the early sixteenth century. Taking a synchronic and diachronic view, the article is structured around three nodes: the physical-maritime border; the political-juridical border; and social dynamics of the economical border, showing that surviving testimonies reveal a roundtrip, as well as the existence of imbalanced archival attitudes.

Keywords: Middle Ages, Maritime Border, Biscay, Merchant Networks, Maritime Risk.

¹ Este artículo ha sido realizado en el marco del proyecto «Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas. Castilla en la Baja Edad Media». HAR 2013-48433-C2-2-P

1. INTRODUCCIÓN

Las relaciones mercantiles de las villas marineras vascas situadas en el Golfo de Vizcaya con las principales plazas de los puertos del Canal de la Mancha, se inician tempranamente. Ya para el siglo XIII, existen testimonios sobre la navegación de los vizcaínos por estas rutas con actuaciones individuales, santas y *non sanctas*, en un proceso caracterizado por el riesgo y la fortuna. Riesgo y peligro indiscutibles, propios del elemento y de las coyunturas de guerra o paz, enfrentamientos o alianzas, aunque también definido como riesgo marítimo: flete, seguro y crédito marítimo. Y fortuna, en el sentido de consecución de riqueza, creación de instituciones mercantiles y de medios de pago, organización de redes comerciales como estrategias formales, y de otros vínculos informales como expresión de la existencia de un enriquecimiento mediante el contrabando, robo, fraude y piratería.

En este proceso se van construyendo fronteras marítimas en la fachada atlántica europea, desde el punto de vista físico y desde la perspectiva militar, como espacios dibujados en torno a puntos geoestratégicos. Una especie de armadura protectora para un espacio fronterizo que se halla en continua beligerancia con el exterior aunque, sin embargo, de hermeticidad limitada por efecto de las prácticas cotidianas, de la concurrencia jurisdiccional y de las interacciones transfronterizas; lugar donde estuvieron siempre muy presentes las complicadas relaciones entre la defensa militar, el control aduanero, el desarrollo institucional y las dinámicas económicas cuyo análisis permite observar la permeabilidad de la frontera marítima (TRUCHUELO, 2014a: 35; MANTECÓN, 2006; MANTECÓN y TRUCHUELO 2016).

Las fronteras, según palabras de J. Le Goff (1991: 12-15), siempre generan movimientos centrífugos y centrípetos originando una «dialéctica entre lo exterior y lo interior» en tanto que no existe un límite material y formal que imposibilite los contactos.² En este sentido la historiografía coincide en afirmar que desde el siglo XIII se inicia y consolida la tendencia de fijar y precisar las fronteras como manifestación de los límites hasta donde se imponía la autoridad, encarnando las nociones de Estado y de soberanía, aunque éstas no se expresaran con la claridad que alcanzarán durante la modernidad; de esta forma, el concepto de frontera, que en la Edad Media era una expresión extremadamente vaga, se afirma y adquiere contenido³.

Así pues, el «hecho fronterizo» es uno de los más significativos e importantes de la evolución política europea (LADERO QUESADA, 1998: 655-656; 2001).

Las últimas reflexiones se orientan en torno a la compleja noción y semántica de la frontera desde la Baja Edad Media hasta el Antiguo Régimen abundando en la amplitud y variedad de perspectivas analíticas existentes sobre la frontera:

² Ver también las reflexiones de C. DE SETA (1991: 21-23). En el caso de las ciudades portuarias esta dialéctica se da también entre el espacio amurallado, la periferia y el puerto como recinto (RIVERA MEDINA, 2013).

³ Esta situación es ampliamente manifiesta en el caso de la Corona de Castilla y su empeño en fundar villas en el cantábrico como también la proliferación de pactos o acuerdos ante los problemas jurisdiccionales (SOLÓRZANO 2006, 2009a, 2009b; MARTÍNEZ DÍEZ, 2001; ARÍZAGA BOLUMBURU, 1997).

político-territorial, social, cultural, religiosa, artística, económica, lingüística o psicológica.⁴ Sin embargo, el estudio sobre el «hecho fronterizo», siguiendo el ritmo marcado por las ideologías imperantes, avanzó en relación con el desarrollo del Nacionalismo y con el descubrimiento de los antagonismos que podían existir entre fronteras estatales y fronteras nacionales, entre fronteras impuestas por las realidades políticas y fronteras subjetivas, deseadas o soñadas (BAZZANA, 1997).⁵

Analizando el estado de la cuestión, que se sustenta más sobre la dimensión de la frontera terrestre que en relación a la frontera marítima, y teniendo en cuenta las apreciaciones precedentes, se define el concepto como «espacio de contacto o membrana viva que puede dar lugar a manifestaciones positivas o negativas siempre poniendo en relación realidades distintas»; es decir, que la frontera existe cuando hay consciencia de la alteridad en contraposición con la identidad (SALICRÚ I LLUCH, 2000).⁶ Por lo tanto, cabe una pregunta para el caso que nos ocupa: ¿El mar es realmente un obstáculo, una frontera, frontera marítima en sentido estricto, o es más bien una membrana viva y permeable que facilita la consecución de los intereses mercantiles de los vizcaínos hacia los mercados del norte?

Cualquiera sea la respuesta, la hipótesis es demostrable a través de diversos fondos documentales en los que se hacen patentes esas vinculaciones que suponen un viaje de ida y vuelta, quedando registradas en la documentación local, regional o institucional, mientras tienen su contrapartida en forma de respuesta o de constatación del hecho en las fuentes manuscritas o impresas que se conservan de los puertos vizcaínos. En este estudio proponemos reflexionar fundamentalmente sobre esas fuentes y cómo caracterizan el hecho fronterizo y el hecho marítimo, hechos que influyeron en la configuración y organización de esas sociedades marineras, marítimas o portuarias, y, tal vez por ello, también fronterizas. Lo haremos analizando y comparando la deriva de las actuaciones de los mercaderes vizcaínos en ese espacio a través del cotejo de colecciones documentales inglesas, francesas y flamencas con aquellas que se custodian en los archivos locales y generales de los puertos vizcaínos y en las parece reconocerse un vinculación triangular que parte desde las villas vizcaínas con vértices en los «Cinque Ports» (Inglaterra) o desde los ducados de Aquitania a Normandía (Francia) y que concluye en Brujas o Amberes, capitales comerciales del mundo atlántico entre los siglos XIII a XVI.

El planteamiento se estructurará siguiendo una visión sincrónica y diacrónica en tres líneas de relación:⁷ los espacios marítimos (Frontera físico-marítima), los primeros contactos, la institucionalización de las relaciones, la legislación referente (Frontera político-jurídico), el perfil de los actores: transportistas-comerciantes-

4 D. MENJOT (1996: 6-8) reflexiona sobre el modelo particular de ocupación y actuación sobre el espacio de las ciudades fronteras terrestres y marítimas destacando que las sociedades urbanas de fronteras se distinguen por su cosmopolitismo. Véanse también los trabajos de E. AZNAR VALLEJO (2012), L. BÉLY (2008), D. NORDMAN (2008a, 2008b) y TRUCHUELO GARCÍA (2014b).

5 Sobre el concepto de frontera como divisoria de realidades políticas véase CASTRO MARTÍNEZ y GONZÁLEZ MARCEN (1998) y SEGURA GRAIÑO (1999).

6 En la perspectiva de poner en relación realidades distintas, la historiografía ha indagado en las cuestiones relativas a la práctica jurídica y su interpretación (SALICRÚ I LLUCH, 2008).

7 Se hacen uso en este texto de las líneas planteadas por GONZÁLEZ ZALACAIN (2015).

piratas, las instituciones mercantiles, los intercambios y los flujos de información (Frontera económica y las dinámicas sociales).

2. LA FRONTERA FÍSICO-MARÍTIMA

Los historiadores del mundo marítimo frecuentemente trabajan con conceptos, ideas o categorías que en el período estudiado no existían o sobre los que se tenía poca consciencia. Las fuentes ofrecen al respecto un cúmulo de situaciones que no siempre se pueden definir con el lenguaje actual. Es el caso de «frontera marítima», ya que en principio es la propia línea de costa la que aflora como límite natural; otra cuestión es cómo es entendida por la documentación. Concretamente, nos referimos a cómo se aprecia y define en las fuentes del Norte peninsular un concepto que en principio es más propio de los espacios terrestres que de los marítimos.

Definir la frontera marítima de un complejo portuario de más de mil doscientos kilómetros, en el que se pueden realizar derrotas hasta de cuatro mil en una sola campaña, desarrollando diversas etapas en las que se simultanean prácticas legales e ilegales combatiendo contra enemigos de diversa índole, requiere también analizar la configuración de los espacios portuarios teniendo en consideración la situación del puerto: mar abierto o estuario (espacio marítimo o fluvio-marítimo).

Sabido es que, de una parte, esta cuestión es de difícil resolución para la Edad Media; la falta de consciencia archivística en algunos casos, el desgaste del tiempo y la destrucción de las fuentes como consecuencia de las catástrofes naturales y humanas en otros, han mermado cuando no diezmado las posibilidades para su estudio (RIVERA MEDINA, 2016a; SOLÓRZANO TELECHEA, 2007; BOCHACA, 2008). Y, por otra parte, la calidad y la cantidad de los recursos heurísticos existentes son discontinuos. La ausencia o escasez de representaciones gráficas-cartográficas sobre cada espacio minora también la capacidad de reflexión. En algunas zonas de este vasto complejo portuario se gesta desde muy temprano la necesidad de resguardar y conservar los testimonios de esa historia. En otras, a la falta de políticas que favorezcan la custodia de los testimonios se unen a las imprecisiones de las informaciones, la falta de continuidad de las series de datos por decisión de los ámbitos de poder, o las modificaciones en la línea de costa por efectos naturales o intervención humana, creando así graves problemas para el análisis.

Además, es casi imposible establecer series estadísticas, con precisión, por la variabilidad de formas en los apuntes, falta de referencias en pesas y medidas, ausencia de patrones de cambio, etc. Sin embargo, es factible realizar estudios de carácter cuantitativo para establecer una jerarquía de las ciudades portuarias, sus hitos (marcas)fronterizos y su ámbito de influencia incluida su frontera marítima; una cuantificación determinada más bien por la presencia o ausencia de elementos significativos, en este caso de índole infraestructural, que por la existencia de series de datos numéricos, testimonios textuales o patrimoniales vivos, tal y como lo demuestra para el ámbito bordelés M. BOCHACA (2015).

Para el estudio sobre la configuración del espacio el investigador debe partir de los fueros, cartas de fundación y privilegios consiguientes, que casi siempre incluyen alguna variable económica especialmente cuando se trata de villas o ciudades portuarias. Pero, además, serán estos instrumentos los que permitan definir en primer lugar la jurisdicción terrestre, aunque no siempre señalen la jurisdicción marítima, cuestión trascendente en la medida en que no existe una línea material que marque o divida lo propio del resto. En este sentido, lo que en principio es un inconveniente se convierte en una herramienta dado que, fruto de esta imprecisión, el investigador encontrará en los fondos judiciales de carácter local, regional o de instancias superiores como Cortes o Audiencias, innumerables y nutridos pleitos que permiten concebir cuál era la idea sobre la jurisdicción, la frontera y los derechos en discusión (ARÍZAGA BOLUMBURU, 2005: 17-23).

Al mismo tiempo este tipo de fuentes ofrece elementos suficientes para conocer cómo se va convirtiendo el espacio marítimo natural en espacio marítimo transformado por el hombre de acuerdo a sus necesidades, posición geopolítica y estratégica de su puerto y a los requerimientos de su actividad o actividades económicas prioritarias⁸. Lógicamente, el panorama que ofrezcan las fuentes dependerá del lugar que ocupa el puerto dentro de su litoral como zona de influencia y las relaciones que alcance más allá de la navegación de bajura, esto es, en el ámbito atlántico: puerto principal, puerto redistribuidor, puerto secundario, puerto pesquero en sentido lato, etc. Cuestión que también tendrá que ver con la funcionalidad del puerto y el hinterland al que atienda (RIVERA MEDINA, 2015).

En este aspecto la revisión y relectura de acuerdos, ordenanzas y el análisis de libros de cuentas y de las fuentes judiciales se vuelve una necesidad. Así el avance de la obra pública y la recuperación de terrenos privados para su utilización en actividades portuarias precisan de reflexión teniendo en cuenta las fuentes descritas. Dichas fuentes nos permiten comprobar que el proceso de mejora del espacio portuario no es una actuación individual y local sino que responde a la necesidad de mantener una mejor relación con el ámbito atlántico, en el que también se generan similares procesos de construcción de infraestructuras civiles y militares que, aunque en el periodo medieval son primitivas, revelan procesos de progresión, convergencia y transferencia hacia la formación de una tupida red atlántica con conexiones mediterráneas.

Así pues, es clara la transferencia que se gesta entre los espacios de la red, influencia que se manifiesta en los escudos de las villas, en la transmisión de conocimientos técnicos a todos los niveles (constructivos, industriales, económicos, militares, etc.) y en el movimiento de especialistas generando un fenómeno de identificación, que contribuye también a dar consistencia y hacer progresar a la red portuaria.

La evolución de la organización del espacio portuario flamenco, dependerá de su situación, pero, sobre todo, de fenómeno natural que en el siglo XII redibujó la entrada del Zwin dando paso a un desarrollo portuario insospechado donde se esbozan puertos de cara al mar y otros periféricos e interiores que actuarán

⁸ Para la costa del norte peninsular y el oeste francés ver el trabajo de M. BOCHACA *et alii* (2013). Para las villas marineras vizcaínas esta cuestión ha sido analizada por RIVERA MEDINA (2014).

de soporte. Estas cuestiones serán vitales para las autoridades, duque, condes y municipios, que asumen que el espacio portuario y su entorno son los elementos centrales de las políticas, por ser espacios que gozan de cierta autonomía, pero también por su condición de frontera (ANTUNES y SICKING, 2007: 274). Al mismo tiempo, desde el siglo XIII, el espacio oficiará de vanguardia y espejo para sus homólogos, toda vez que sus infraestructuras se adelantan al resto (SICKING, 2007: 98).

Estos puertos a pesar de lo que se pueda pensar, dependieron en gran medida de las comunidades marineras, que se debatían entre el comercio y la pesca, aunque, fundamentalmente, optando por la segunda. Ambas actividades aliadas al despliegue del sector servicios sostienen la centralidad del espacio en el arco atlántico, y sus comunidades se implicarán decididamente en la gestión municipal y en el control de los puertos, conservando cierta autonomía (LAGET, 2013: 75). De aquí se parte para señalar que en el análisis del «hecho fronterizo» local será de obligada consulta el *Trésor des Charles de Flandre*, colección que resguarda las principales regulaciones de los diferentes tipos de gestión política del puerto y de la intervención de la gente de mar (CAUCHIES, 1982). Información que se complementa con los repositorios que contienen los documentos correspondientes a la *Chambres des Comptes* y a *Chartes du Trésor de Flandre*.⁹

La consulta del conjunto faculta al investigador para conocer hasta qué punto las instituciones políticas tienen consciencia de la realidad y las necesidades del espacio marítimo sobre los que gobiernan, como también de la centralidad de los mismos y su condición de frontera marítima y nodo del comercio internacional. Asimismo, permite discernir el concepto que se tiene sobre el otro, el distinto, el extranjero que altera a la vez que dinamiza el espacio al cruzar en muchas ocasiones esa débil línea fronteriza que afectaba hasta a la trama urbana y que es puesto de manifiesto en las fuentes.¹⁰

En suma, un espacio caracterizado por la debilidad y la fortaleza. Pero, ¿cómo se entendía y atendía al espacio y a la frontera desde la perspectiva hispana? Autores como J. A. Gori, J. M. Murray, H. Casado Alonso, L. Sicking, R. Fagel, A. M. Rivera Medina, entre otros, han avanzado importantes análisis sobre la configuración del espacio flamenco y las apreciaciones de Castilla sobre el mismo. En esta ocasión se plantea la mirada desde las fuentes vizcaínas de naturaleza notarial¹¹ y judicial,¹² a través de los pleitos, escrituras de poderes y descripciones de las actuaciones, que dan cuenta de la dificultad de enfrentarse a un ensortijado rosario de islas y canales, buscando la entrada idónea, sorteando dunas, escapando a las tormentas, a los enfrentamientos informales y a la guerra.

⁹ *Les archives de l'État en Belgique* resguardan la serie completa, aunque solo se ha utilizado la primera serie que contiene la documentación de los siglos IX-XVII: http://search.arch.be/fr/rechercher-des-archives/resultats/ead/index/eaid/BE-A0510_000436_003467_DUT

¹⁰ Este aspecto es bien conocido para los ámbitos atlántico y mediterráneo, estudiados entre otros por BELLO LEÓN (1993, 1994), GONZÁLEZ ARÉVALO (2013) o FAGEL (2003).

¹¹ Las fuentes notariales existentes en el Archivo Histórico de Vizcaya comienzan en 1519. Las sucesivas inundaciones son las causantes de gran parte de los protocolos medievales.

¹² Las informaciones referentes a las actuaciones judiciales se conservan en Fuentes Documentales Medievales del País Vasco, Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya y Archivo General de Simancas.

En caso de los puertos del litoral inglés, el investigador encontrará una clave vertebradora del análisis, distinguiendo dos ámbitos: Londres con el Támesis, por un lado, y la confederación de los puertos que drenan al Canal de la Mancha, *Cinque Ports*, por otro. Para el primero, espacio fluvio-marítimo, los acuerdos, *Customes*, de las autoridades locales obrarán de marco para organizar el estudio apoyado por los datos procedentes de la Cancillería (BIRD, 1957; BORER, 1977), *Calendar of Letter-Books of the City of London*,¹³ *Domesday book*,¹⁴ *Calendar of Charter Rolls* (MAXWELL LYTE, 1908)¹⁵ y, desde la transversalidad, haciendo uso de los avances de la arqueología histórica (WALLACE 1995; MILNE, 2003, 2014) y de la historiografía en los que se destaca el proceso de construcción de infraestructuras y zonas de servicios a medida que la ciudad y sus arrabales crecen (DAVIES, 2014).

Este vasto corpus permite reconstruir la evolución del espacio portuario, su configuración, fricciones con el entorno,¹⁶ tipo de gestión,¹⁷ infraestructuras, política fiscal y, sin duda, las alusiones a la presencia de vizcaínos o a la existencia de intercambios de mercancías vizcaínas transportadas por terceros.¹⁸ La fecundidad de las mismas proporciona una visión de larga duración sobre el devenir y la vitalidad de un espacio fluvio-marítimo y la necesidad de concebir relaciones y alianzas por mor de la pobreza productiva, característica común de estos ámbitos debida a su climatología, pero también a la insularidad y a su situación periférica.

13 London, Calendar of Letter-Books: <http://www.british-history.ac.uk/search/series/london-letter-books>

14 The National Archives: <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/results/r?q=domesday+book>. Westminster Archives: <https://www.westminster.gov.uk/search-archives>. Concretamente son de gran interés los datos que ofrece sobre la evolución de la tecnología portuaria como la constatación de la existencia de molinos de marea, grúas de ruedas, flotantes o fijas (MATTHIES, 1992; GRACIANI GARCÍA, 2000).

15 Colección de seis volúmenes de cartas reales mediante las cuales los monarcas hicieron concesiones originales y confirmatorias a perpetuidad de las tierras, las libertades, privilegios, inmunidades, exenciones, etc., tanto a instituciones como a particulares. Después de 1516 este tipo de documentos se hicieron en forma de cartas de patentes, y desde el reinado de Carlos I aparecerán en el Calendar of Patens Rolls. Las Chartes Rolls difieren de Calendar of pattens rolls en que se hacen en presencia de testigos. <https://archive.org/details/calendarcharter00stamgoog>.

16 A manera de ejemplo y destacando la idea de hecho fronterizo se ofrecen dos ejemplos: «Proclamation to be made for all soldiers, seamen, and others bound for the coming expedition to forthwith embark on their ships lying in the Thames, and thence set out for the Port of Southampton by the next tide. Proclamation for all those who were willing to go to the city of "Roen" or other ports of Normandy to be on ship board by Sunday next at the latest, and in the meanwhile to attend the Mayor, who would provide them with shipping and free victual towards the said ports Also for any who would venture to send any manner of victual, wine, beer, &c., for the King's army in those ports to hasten before Sunday next to William Sevenok, and certain other Aldermen and Commoners especially appointed for the purpose, at the church of St. Dunstan in the Est, in Tourstrete, and notify them of the quantity of their victual, and shipping would be provided for the passage». Calendar of Letter-Books, 1417-1418, Fs. ccxi - ccxx: March.

17 «Writ to the Sheriffs and Wardens of passage (custodibus passagii) in the Port of the City to make proclamation against any merchant or other of the King's lieges taking any ship, barge, or balinger (balingeram) armed for war out of the said Port against the French (fn. 17) or any other friends of England, but allowing them to do so against the Scots, who had shown many marks of hostility. (fn. 18) Witness the King at Westminster, 18 June, 1 Henry IV. [A. D. 1400]». Calendar of Letter-Books of the City of London: I, 1400-1422, f. V.

18 De especial interés para comprender la importancia de las infraestructuras portuarias inglesas es el trabajo de Cooper (20006).

Al mismo tiempo es el marco heurístico londinense un ejemplo de la temprana toma de consciencia archivística.

El otro gran ámbito marítimo inglés lo conforman los *Cinque Ports*, nombre con el que se conoce a un grupo de ciudades portuarias inglesas que se despliegan entre los condados de Kent y Sussex. Su desarrollo como tal se debe principalmente a la alianza con la Corona que las convierte en confederación desde la Baja Edad Media, siendo Hastings su principal puerto. A estas ciudades se unirán los pequeños enclaves marítimos circundantes, «limbs», con carácter de asociados. Esta confederación generó una vasta recopilación conocida como *Charters of The Cinque Ports*,¹⁹ que contiene la documentación relativa al gobierno, administración, gestión y control de los espacios portuarios confederados y asociados desde el punto de vista comercial y militar. A lo largo de esta recopilación es manifiesto el concepto de frontera marítima en tanto que esta avanzadilla institucional oficia de muralla, límite y contención con un fuerte aparato militar, como vigía frente al distinto. De hecho, la confederación constituye las bases sobre la que se asentará la *Royal Navy*.

El litoral francés, quizás el más pródigo en espacios portuarios de calidad, está colmado de puertos de estuarios, espacios fluvio-marítimos, que se caracterizan por la existencia de una protección natural, lo que da mayores posibilidades para el desarrollo de procesos que acrecientan el negocio marítimo, y por el provecho que otorga la atención a un dilatado hinterland, esto es, a una amplia demanda a la que satisfacer y a una extensa oferta a la que dar salida asegurando el retorno de utilidades. Esto también implica la existencia de infraestructuras consolidadas y de zonas de servicios acondicionadas al efecto, al igual que la consciencia de territorialidad fronteriza.

Sin embargo, existen diferencias; si se consideran los puertos situados más al sur, cercanos a la línea de frontera con Castilla, se distinguen pequeños enclaves que se debaten entre la alianza y el enfrentamiento con los puertos del Cantábrico Oriental, dedicados a labores de intermediación. La historiografía de este marco ha sido generosa y concienzuda en su estudio y análisis. Y las fuentes han sido profusamente tratadas, por lo que no se pretende aquí insistir en cuestiones que los grupos de investigación del medievalismo francés y del Norte Peninsular han demostrado con suficiencia.²⁰ Por lo tanto, haremos una breve referencia sobre ellos.

En el caso del litoral vasco, caracterizado por espacios fluvio-marítimos, y cuyas villas son de fundación tardía respecto a los ya descritos, hay que destacar que sus fuentes reflejan la idea de frontera marítima, idea que se refuerza a partir de los sonados pleitos por cuestiones jurisdiccionales, debido a la imprecisión de las denominadas cartas pueblas. Así aparecen las voces «frontera» y «confín»,

19 Cinque Port Association, *Charters of The Cinque Ports: Two Ancient Towns, and Their Members. Translated Into English, With Annotations, Historical and Critical Thereupon. ... Their Ancient Customs and Privileges Observ'd*. German, Nabu Press, 2011. Se ha utilizado la edición de Columbia University puesta en línea.

20 Véase la abundante producción historiográfica de M. Bochaca, M. Tranchant, B. Arízaga Bolumburu, entre otros.

entendidas bajo sus diversas acepciones,²¹ que manan con dinamismo de los textos que pueden ser de utilidad para estudiar el fenómeno fronterizo y su relación con el mundo marítimo vizcaíno; sobre todo aquellas que representan simbólicamente el viaje de ida: las fuentes vizcaínas. Lo cierto es que la utilización de estas voces, aplicadas como propias de las fronteras terrestres, también se usan para señalar la frontera marítima, mostrando en este último caso que existía una conciencia por parte de la autoridad sobre el límite de sus territorios: «... el Señorío está situado junto a los mares de mi dichos reinos e frontera...» (HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY *et alii*, 1986: doc. 10).

A los libros municipales y documentos notariales y judiciales que se depositan en los archivos hay que añadir los fueros, cartas de fundación y privilegios (que en su mayoría no se refieren a la jurisdicción marítima) otorgadas a las villas marineras del Cantábrico Oriental, por ejemplo, San Sebastián y Fuenterrabía. Además, existe una amplia colección heurística de carácter local y de tipo municipal que explica y demuestra cómo se vocaliza esa idea de frontera, con voces como «allende», «confín», «frontera», «cerça»,²² atenuando su significado de línea inamovible de acuerdo a las circunstancias o se desliza de tal manera que el movimiento llega a los tribunales, siendo los fondos de los archivos generales de Simancas y Chancillería de Valladolid²³ o los fondos municipales de las ciudades del hinterland castellano como Burgos, fuentes fecundas para estudiar los deslices jurisdiccionales, los desencuentros marítimos y las disputas fiscales

21 Baste algunos ejemplos: Enrique III de Castilla manda al corregidor Gonzalo Moro, doctor en leyes, que dictamine en el pleito sobre ciertos términos entre Fuenterrabía, Villanueva de Oyarzun y San Sebastián. (...) *dicho conzexo e hombres buenos de Fuenterrauia, que han reszivido y resziuen grandes agrauios e daño sin razon e despoblamiento de la dicha villa. Y embiaron me pedir merzed, que pues que la dicha villa esta en la frontera.* (Larrañaga Zulueta y Tapia Rubio: doc. 24)

Provisión de Enrique IV a la Provincia de Guipúzcoa dándole el procedimiento contra los malhechores (...) *que la dicha provincia veer como es en los confines de ellos frontera de Navarra e Inglaterra e Francia (...) han sido ende fasta agora fueron fechos e acaecidos en la dicha provincia muchos e grandes e enormes crímenes e maleficios y males y dapños e quemas e convates e tomas de mis villas e lugares e casas fuertes e llanas e muertes de homes e robos e hurtos e fuerzas de mugeres e otros graves insultos e maleficios e por ende todos los concejos...* (ORELLA UNZUÉ, 1983: doc. 5).

Doña Juana manda al Señorío de Vizcaya que no lleve a Francia hierro, acero y otros metales que pudiesen servir para la guerra. *Bien sabeys commo en esa frontera de Françia han apregonado / que, so grabes penas, no trayan a estos reynos e sennorios de Castilla, de los de Françia, mantenimientos nin madera nin / otras cosas algunas de que se puedan aprovechar* (HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY *et alii* 1986: doc. 9)

22 (...) *commo el rey de Françia hase todos los aparejos que puede por mar e por tierra, para contra nos e contra nuestros subditos e naturales, e queriendo prouer en ello con el ayuda de nuestro sennor, commo a nuestro seruiçio e al bien e pro de nuestros reynos e subditos e naturales cunple, avemos mandado repartyr, en las fronteras de nuestros reynos e en las comarcas que son çerca dellas, çierta cantidad de gente armada para pelear a pie de la manera que se arman / e pelean los çuyços, e çierto numero de ballesteros, de ballestas resias, que sean diestros en el tirar e bien armados(...).* Madrid, 16 de enero de 1503. Don Fernando y doña Isabel mandan al Señorío de Vizcaya hacer un repartimiento de 800 peones armados a la suiza y 400 ballesteros para la guerra contra Francia (ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, 1995: doc. 55). Otros ejemplos referidos a las villas guipuzcoanas: «que está edificada en la frontera», «tenía mucha necesidad por ser frontera», «que está en la frontera». 23 En el Archivo General de Simancas las secciones Registros General de Sello de Corte, Cámara de Castilla y Consejo de Estado, entre otros. En el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid la sección: Real Audiencia y Chancillería de Valladolid.

(jurisdicciones y derechos jurisdiccionales relativos al uso común de los cursos de agua o lenguas de mar).²⁴

Asimismo, con el surgimiento de las Autonomías en España, las autoridades vascas, en un empeño por conservar la escasa documentación a la que el tiempo y las catástrofes han dado tregua, han realizado una ardua labor de publicación de las *Fuentes Documentales Medievales del País Vasco* con más de 150 volúmenes,²⁵ que permiten desentrañar cómo se dibuja, desliza y desdibuja la línea fronteriza.

3. FRONTERA POLÍTICO-JURÍDICA

El concepto de frontera como confín del Estado es propio de la Edad Moderna. Sin embargo, ya en la Edad Media las villas y ciudades, es decir las comunidades locales, distinguían lo propio de lo ajeno, y procedieron a la organización política y territorial de acuerdo a su jurisdicción, y la agregación de estas comunidades conforma un reino o provincia mediante las relaciones de vasallaje. Así el rey las protege estableciéndose una relación recíproca determinada por la lealtad, protección y justicia (IMÍZCOZ BEUNZA, 2011: 107-108). Sin embargo, en la ordenación del territorio de las comunidades marítimas los reyes debieron hacer concesiones, a través de privilegios, por la propia situación de los enclaves expuesto a posibles invasiones de otros reinos. Luego, las prerrogativas se otorgarían en función de la importancia del espacio como frontera marítima en el conjunto de un mar común.

De ahí que las villas vascas, y vizcaínas como caso de este estudio, obtuvieron un régimen casi de puerto franco con amplios privilegios comerciales, entre otros motivos por su ordenamiento foral y por estar de cara al golfo de Vizcaya. Privilegios que son manifiestos en las cartas fundacionales y, más tarde, en otras prerrogativas comerciales como las de 1399,²⁶ donde ya se confirman las relaciones que los vizcaínos tenían con los puertos del mar común que determinaba la ruta del Canal de la Mancha. De resultas, los espacios portuarios vizcaínos se convirtieron en puertas de entrada y puertos de salida de todo tipo de «mantenimientos». Para el análisis de estas cuestiones, el historiador se valdrá de los acuerdos o pactos establecidos entre las principales instancias de poder (monarcas, condes, etc.) en los que a cambio de sustento militar o económico se ceden cuotas de autonomía. Finalmente se recurrirá a la documentación municipal, en sus tres vertientes: acuerdos, ordenanzas y libros de cuentas.

Durante la Edad Media el gobierno de las ciudades portuarias pasaba por las relaciones entre el concejo, los gremios, el poder real y, en algunos casos, el estamento eclesiástico. Efectivamente, se trataba de una asociación de tipo «mutualista» en tanto que todos los sectores implicados tenían como prioridad

24 Sobre los que ha tratado ampliamente B. Arízaga Bolumburu en diversos aportes, algunos de ellos ya citados. Ver también la aportación de LE BOUEDEC y LLINARES (2009).

25 Eusko Ikaskuntza, *Fuentes Documentales Medievales del País Vasco*. <https://www.eusko-ikaskuntza.org/es/publicaciones/colecciones/fuentesmedievales/>

26 «Ordenanzas Municipales de Bilbao sobre producción y venta del vino». BFA/AFB, Municipal, Bilbao 0199/001/026. Privilegio que dio Enrique III. Transcrito en ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ *et alii* (1999: doc. 47).

la continuidad y progreso de su espacio portuario, aplicando diversos modos de gestión como se manifiesta en la confederación de los Cinco puertos, Aquitania, Bretaña, Borgoña y en los puertos flamencos: Brujas, Amberes. Gestión que no estuvo libre de conflicto entre las partes y del que dan cuentas las fuentes y la historiografía.

Al mismo tiempo que la carrera mercantil escala posiciones se acentúan los contactos diplomáticos con los puertos del Canal de la Mancha. Estos contactos evolucionan de ser meros acuerdos individuales a formar parte de las estrategias diplomáticas de los reyes, aunque también de las comunidades mercantiles. Por lo tanto, es evidente que en las cuestiones político-diplomáticas se advierte una progresión en las relaciones.²⁷ Como ya se indicó, en el siglo XIII los vascos navegan por el Canal en calidad de transportistas, ora legales, ora ilegales, pero al mismo tiempo la corona comienza a firmar acuerdos, tratados y alianzas con los otros reinos y territorios del Canal; estos acuerdos permitirán organizar estructuras de intercambio más estables y que, incluso, suelen mantenerse a pesar del estado de guerra.

Es evidente que la diplomacia no sólo trata asuntos mercantiles y relaciones comerciales, sino que las partes van tomando posiciones políticas estratégicas en relación con el todo. Así surge la «Hermandad de la Marisma de Castilla» que, precisamente y además de la protección que otorga a los socios, tratará en un plano de igualdad con Inglaterra durante dos siglos los problemas que genera el tráfico entre sus puertos: ataques, pérdidas, asaltos, robos, partiendo del supuesto de que el privilegio de 1303 otorga a los mercaderes castellanos la libre entrada en los puertos ingleses. La relación nunca fue idílica, la Guerra de los Cien Años y las hostilidades entre navíos ingleses y castellanos dan cuenta de una relación sinuosa y conflictiva, que intentan ser controlada con comisiones rogatorias o acuerdos.

Se trata de la progresión de la política exterior castellana en relación al reino de Inglaterra. Entre 1254 y 1369 la actividad diplomática y la existencia de mercados complementarios cimientan las relaciones vizcaínas con los puertos meridionales ingleses sobre la base de una serie de circunstancias favorables: la proximidad de las costas inglesas y su excelente posición en la carrera del Norte predecían la necesidad de entenderse (CHILD, 1978:11-14, 2003; CAUNEDO DEL POTRO, 1984, 1993: 175). Ya en 1386 un tratado firmado entre ambas coronas establece un principio de amistad y de comercio activo que es visible en Londres, Southampton y Sandwich. Lo cierto es que tras la guerra nuevos convenios y disputas caracterizan las relaciones entre las partes encauzándose a lo largo del reinado de los Reyes Católicos, las nupcias de la princesa Catalina y la promulgación del Acta de Navegación en 1504.²⁸

Las relaciones diplomáticas con los puertos franceses se inician hacia 1330 fecha en que se otorga privilegio de comercio a los españoles con Normandía. En 1340, iniciada la Guerra de los Cien Años, se firma el tratado comercial entre

²⁷ Ver el caso de las ciudades holandesas (SICKING, 2015) y hanseáticas (WUBS-MROZEWICZ y JENKS, 2013).

²⁸ GARCÍA DE CORTÁZAR (1966: 235-236). Esta acta no se debe confundir con el Acta de Navegación Inglesa de 1681; deriva de la ordenanza sobre fletes inglesa del siglo XIII luego extendida en clave de política económica por los Reyes Católicos.

el Ducado de Bretaña y el Señorío de Vizcaya (BOCHACA, ARÍZAGA BOLUMBURU y TRANCHANT, 2008 ; BOCHACA, 2010 ; CASADO ALONSO, 2000 ; PRIOTTI, 1993). En 1343, los castellanos, y dentro del grupo los vizcaínos, mediante un privilegio otorgado por el duque de Flandes, consiguen que Gante, Brujas y Ypres se conviertan en puertos de «gracia y franquicia». Las relaciones avanzan a lo largo del siglo XIV y para el siglo XV alcanzan el reconocimiento de la nación castellana, y sus posteriores divisiones internas con la creación de la «Nación de la Costa de España».

Asimismo, el estudio de las fuentes permite advertir que aún está pendiente el análisis (al menos desde la perspectiva castellana) de las relaciones entre los vizcaínos y la Hansa, sobre todo las actuaciones diplomáticas referentes a las dinámicas de ambos grupos en aguas del canal²⁹. En este sentido, otra de las grandes líneas de investigación que se esbozan sobre la diplomacia y trasmisión de la información responde a la licencia de correos marítimos con Inglaterra y Flandes en manos de la familia de origen bilbaíno Martínez de Recalde, que se desarrolla desde fines del siglo XIV y traspasa la época moderna.

En la búsqueda de una definición de frontera marítima, el análisis del proceso político-diplomático y jurídico precisa una relectura. La historiografía anglosajona y la hispana elaboraron desde la segunda mitad del siglo XX estudios en profundidad con fuentes de gran calidad, fuentes que precisan de un nuevo análisis con las metodologías y los recursos de los que hoy se dispone.

Se requiere de un estudio bajo la metodología de la escuela neo-institucional, lo que permitiría conocer las categorías de gestores y sus redes con los ámbitos políticos y económicos. Por otra parte, los datos que ofrecen las fuentes inglesas manuscritas e impresas como es el caso del *Calendar of Letter-Books*³⁰ o el *Chancery rolls*,³¹ las castellanas, vascas y francesas que se han citado y, finalmente, en la documentación flamenca compilada como *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges* (Gilliodts Van Severen 1902), *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges*³² como también en los archivos municipales de Brujas y Amberes, facilitan la realización de análisis comparativos secuenciando las actividades diplomáticas paralelas y complementarias en la carrera por conseguir una vía expedita y segura, y mostrando la praxis que en ocasiones se aleja de la letra firmada y rubricada de los textos diplomáticos.

4. FRONTERA ECONÓMICA Y DINÁMICAS SOCIALES

El siglo XIV marca un punto de inflexión en las relaciones económicas entre los espacios portuarios.³³ Es también el momento del relevo del eje comercial del

²⁹ Sin embargo, desde la perspectiva historiográfica de los puertos del Canal de la Mancha a los estudios mencionados se suman los trabajos de ABRAHAM-THISSE (1992, 1994, 1999).

³⁰ *Calendar of Letter-Books* <http://www.british-history.ac.uk/search/series/london-letter-books>

³¹ *Calendar Chancery rolls* <http://www.medievalgenealogy.org.uk/sources/rolls.shtml>. Por ejemplo: «To the chief butler for the time being, or his deputy in the port of London. Order to deliver to William Thirnyng chief justice of the Common Bench two tuns of wine of Gascony a year so long as he shall stand in office, and the arrears since 15 May 19 Richard II, on which date by letters patent, which the king has confirmed, the late king granted him the same in that port». Londres, 11 de noviembre de 1399, p. 5.

³² <https://archive.org/details/cartulairedelan01sevegoog>

³³ « Depuis le XIVe siècle, le traditionnel cabotage sectoriel s'est élargi au grand cabotage européen

Mediterráneo al Atlántico, del fortalecimiento de los gremios, comunidades de mercaderes, de la activación de las compañías mercantiles, de la apreciación de privilegios y acuerdos de carácter comercial y fiscal (en su variantes directa e indirecta) que aseguran un mayor control (gestión) de los intercambios en los puertos de origen y de destino y la aparición de redes portuarias mercantiles que encuentran su centro en los puertos flamencos. Es al mismo tiempo, el momento en que se generalizan las actividades informales adscritas a la piratería, latrocinio y fraude o las amparadas por los monarcas, corso y salvoconductos, demostrando que la frontera marítima se dibuja, desliza y, a veces, se difumina de acuerdo a los intereses en juego, porque tal y como manifestaba M. Mollat en el prólogo de su obra «el mar aísla y conecta a la vez».

Desde una perspectiva micro, referido a lo que J. Le Goff denominaría «micro capitalismo del recurso», se inscribe el puerto como la unidad de actividad y vida de una primera civilización de la costa que se fue transformando hasta el siglo XIX, en que se eleva a la categoría de balneario (LE BOUÉDEC y BUTI, 2010). El puerto, entendido como una zona de contacto entre dos áreas de tráfico, un proveedor de servicios que satisface las necesidades de sus clientes: la nave y los bienes, conecta el antepaís, traspais o hinterland haciendo surgir los sistemas portuarios locales (VIGARIE, 1979). En el siglo XIV, estos sistemas inician un conjunto de actuaciones destinadas a la mejora de las infraestructuras portuarias (muelles, zonas de servicios, instalación de industrias subsidiarias) dando lugar a la aparición de órganos de gestión de los puertos con el surgimiento de nuevas figuras de tipo fiscal y de control (RIVERA MEDINA, 2012, 2016a). Asimismo es el momento en que se imponen los sistemas de fiscalidad indirecta, con la incorporación de compañías financieras, y los fondos mutualistas de carácter contributivo (cofradías o consulado), acciones que responden a la globalización de los intercambios, la existencia de un ejercicio efectivo del poder sobre los espacios, la concienciación de la idea de frontera marítima como límite del poder, la transferencias de saberes y conocimientos técnicos al posibilitar la movilidad de individuos y mercancías. Como resultado, la gestión de estos espacios, bajo la autoridad de la corona, ducados y municipios, se debate entre la estrecha relación existente entre la capacidad comercial del puerto, sus actores y la institución comunal introduciendo un término que identifica con claridad la amalgama de intereses públicos y privados: «mutualización de la riqueza» (TRANCHANT, 2013a, 2013b; SERNA VALLEJO, 2009-2010: 197-198; BOCHACA y TRANCHANT, 2009).

Estos temas han sido ampliamente tratados por la historiografía europea y española, sobre todo a partir del impulso a la investigación generado desde las instituciones públicas de los Estados con la creación de másteres y doctorados, la digitalización y publicación las colecciones de fuentes de los archivos locales y regionales, la creación de repositorios online: Portal de Archivos Españoles (PARES) y Portal Europeo de Archivos Impulso que también se traduce en la puesta en marcha de proyectos de investigación I+D+i, la organización de

reliant les pôles marchands italiens et flamands en se servant de relais en péninsule ibérique et sur le littoral français, avec en annexe les ports du sud et de l'est de l'Angleterre. Les variations d'échelle dans ce système traditionnel de connexion littorale fournissent une variable majeure dans la hiérarchisation portuaire » (SAUPIN, 2015).

seminarios, coloquios o encuentros científicos,³⁴ la configuración de redes y grupos de investigación como es el caso del «GIS d'Histoire & Sciences de la mer. Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime & Sciences de la mer. Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS)»³⁵ en Francia o «Arca Communis»³⁶ y, más recientemente, «La Gobernanza de los puertos Atlánticos, siglo XIV-XXI»,³⁷ que reúne a un nutrido elenco de investigadores de Europa, África y América Latina. De resultas, la historiografía ha identificado las geografías portuarias, sociales, económicas y culturales que coexisten en la fachada atlántica europea.

Sin embargo, aún queda mucho por desentrañar toda vez que la información puesta en línea permite arbitrar combinaciones y elaboraciones de datos que en el pasado no hubiesen sido posibles por su dispersión. Además, el uso de las TIC's y la proliferación de programas para el tratamiento de datos permiten esbozar nuevos escenarios de análisis. En este sentido, los medievalistas tienen mayores dificultades derivadas de la escasez de sus fuentes, aunque es posible a través de diversos abordajes establecer tendencias y marcar las direcciones hacia las que transitan los fenómenos que se pretenden estudiar.

En el caso de los puertos ingleses se observa un desarrollo paralelo en el que el devenir mercantil está unido al desempeño militar acordado con la Corona, que otorga privilegios comerciales a cambio de servicio militar: barcos y hombres. Eduardo I de Inglaterra concedió privilegios especiales, mediante una carta, a los ciudadanos de los Cinco Puertos, incluyendo excepciones fiscales a las importaciones³⁸. La institución se ocupa de materias concernientes a la actividad mercantil regulando tasas, controles y derechos como así también resolviendo enfrentamientos entre los miembros y con los extranjeros, especialmente mercaderes-transportistas-piratas que operan por vías formales e informales. En este sentido, los intereses vizcaínos se ven reflejados en la medida en que concurren con las utilidades mercantiles de sus puertos.

De ahí la contundencia de la información procedente de las fuentes de este espacio, de carácter cualitativo, aunque susceptible de tratar cuantitativamente, porque refiere actividades comerciales, incidentes y vicisitudes de los vizcaínos

34 Es el caso de los *Encuentros Internacionales del Medioevo en Nájera* (Universidad de Cantabria) e impulsan los estudios sobre la ciudad medieval con la celebración de encuentros anuales y su posterior publicación, o los *Seminarios Castilla y el Mar* organizados por el Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad de La Laguna.

35 Se trata de un enfoque colectivo, abierto, inclusivo para unir y promover la investigación francesa en la historia marítima. La estructuración legal en GIS reúne 23 instituciones con alrededor de 70 investigadores permanentes y treinta estudiantes de doctorado. Su trabajo fue reconocido entre 2005 y 2009 por el CNRS, y se firmó en 2010 un acuerdo de cuatro años. La red ahora quiere internacionalizarse mediante la participación de colegas extranjeros que trabajan en temas marinos y costeros. <http://www.histoire-maritime.org>

36 *Arca Communis* es una red de proyectos de investigación sobre Historia de la Hacienda y la Fiscalidad hispana (siglos XIII-XVIII) y sus relaciones con otros modelos europeos: <http://www.arcacomunis.uma.es>

37 <http://www.uned.es/gobernanza-puertos-atlanticos>

38 «Exemption from tax and tallage, Right of soc and sac, tol and team, blodwit and fledwit, pillory and tumbrel, infrangentheof and outfrangentheof, mundbryce, waives and strays, flotsam and jetsam and ligan» (BRITAIN, TOMLINS, RAITHBY, 1811).

<https://archive.org/details/statutesatlarge01raitgoog>

en aquellos puertos, quienes eran vistos como los grandes competidores en las aguas del Canal y del Atlántico en general (LINGARD, 1840: 131; Cinque Ports, 2014). Así se refleja desde muy temprano la presencia de transportistas y comerciantes vizcaínos (Bermeo, Plencia, Lequeitio y Bilbao), que por diversas prácticas formales o informales aparecen mencionados en el *Calendar of Pattens Rolls*, demostrando que los intercambios traspasan las fronteras marítimas primero con actuaciones individuales (más de 500 registros), que no siempre se enmarcan dentro de la legalidad vigente, y también evidencian la existencia de un fluido tráfico a veces protegido por la corona.³⁹

Más tarde, como ya se ha visto, estas relaciones se institucionalizan a partir de las firmas de tratados o de la creación de gremios de mareantes y comerciantes. Asimismo, la información contenida en las fuentes locales vizcaínas y los archivos generales es abundante. En unos casos complementan los datos que aparecen en las fuentes británicas, y en otros completan sobre todo las cuestiones de tipo económico, financiero y fiscal. Nos referimos a la navegación (robos, abordajes, corsarios, patentes de corso, salvoconductos, «etc.»), el transporte (contratos de fletamento, cartas de obligación y compañías de comercio), la fiscalidad (desviaciones en las prácticas fiscales, fraudes y sobretasas).

Quizás, en la praxis, la idea de frontera como membrana viva alcanza su máxima expresión en las vinculaciones que los vizcaínos mantuvieron en los siglos bajomedievales con los puertos flamencos, que bascularon acunadas por los problemas internos del entorno y los sucesos externos entre Brujas y Amberes. Sin duda, como se ha indicado en páginas anteriores, la historiografía que se desarrolló desde mediados del siglo xx ha demostrado con suficiencia estas relaciones. Así distinguiremos las fuentes estableciendo jerarquías temáticas. En primer lugar, aquellas que tienen que ver con el reconocimiento de los vizcaínos en Brujas, en sus comienzos a través de intervenciones individuales y a partir del siglo xv con reconocimiento expreso de las autoridades, como se comprueba en el Cartulario del Consulado español en Brujas, ya citado, que a partir de un acuerdo con un articulado muy preciso –«cruz de guía»– marcará las relaciones entre ambos espacios.⁴⁰ En segundo lugar, aquellas fuentes que reflejan los conflictos internos de las comunidades hispanas, especialmente las luchas entre vizcaínos y burgaleses, que, aunque la historiografía se ha encargado de estudiar, aún precisan ser analizadas con nuevos enfoques sobre todo aquellos que pueden ser advertidos a través de trabajos conjuntos entre investigadores flamencos y españoles.

En tercer lugar, sería preciso dedicar una investigación a la creación, desarrollo, y función del servicio de correos marítimos con Inglaterra y Flandes que desde fines del siglo xv se establece y durante el Gobierno de Carlos V se fortalece. La institución, amén de su objetivo primigenio, funcionó ora como informadora de

39 Sirva de ejemplo algunos de los registros correspondientes a 1317 del *Calendar of Pattens Rolls*: Protección a los mercaderes de Bermeo, Plencia, Bilbao y Lequeitio (Eduardo III, Vol. III, p. 53); Protección por un año a Pero Martín, maestre de la nao San Pedro de Bermeo y Sancho Michaelis, maestre de la nao San Juan de Bermeo para comerciar (Eduardo III, Vol. III, p. 42); Protección a Diego López de Arbolancha y Lope Sancho de Basurto, mercaderes de Bilbao (Eduardo III, Vol. III, p. 52)

40 Acuerdo de 51 capítulos.

la situación oficial o extraoficial, ora como intermediaria del crédito y préstamo, ora como compañía comercial familiar en sociedad con S.M., o como medio para completar la formación de los individuos adscritos al servicio. Este particular ha sido avanzado por R. Fagel y Rivera Medina. No obstante, aún queda mucho por conocer, sobre todo tratando las fuentes vizcaínas, incluyendo las del Consulado, y las procedentes del Archivo General de Simancas.

En cuarto lugar, aquellas que demuestran cómo, tras pasada la primera mitad del siglo xv, se constituyeron compañías comerciales y financieras mixtas con individuos de uno y otro sitio a partir de redes familiares que se convierten en redes comerciales y financieras, que en algunos casos abarcaban amplios circuitos uniendo los intereses atlánticos con los mediterráneos. Esto ya ha sido comprobado por H. Casado Alonso para algunos casos, aunque aún cabría un mayor análisis a través del entrecruzamiento de las informaciones procedentes de los archivos de protocolos de Brujas y Amberes y los vizcaínos, concretamente del Archivo Histórico de Bilbao. Cierto es que J. P. Priotti ha realizado un excelente análisis para Bilbao, no obstante, aún existen fondos por explorar y tratar con nuevas miradas y métodos.

En este sentido, se destacan las informaciones sobre las vinculaciones con los espacios ingleses, franceses y flamencos que ofrecen los documentos del Consulado de Bilbao, las cuentas de averías, las cartas de fletamento y/o avituallamiento, cartas de préstamos simples y a la «buena ventura» y las cartas de obligación o reconocimiento de deuda que se resguardan en los Archivo Foral de Vizcaya, fondo municipal, libros, judicial y notarial, y Archivo Histórico de Bilbao (RIVERA MEDINA, 2016b).

Las colecciones documentales inglesas, francesas, flamencas y vascas como también la historiografía sobre el tema permiten distinguir una jerarquía en las relaciones mercantiles, primero en relación a las actuaciones de tipo formal; segundo, en consideración al tráfico informal, a través de los pleitos que obran en el Archivo General de Simancas; tercero, a través de la documentación que refleja los instrumentos utilizados en los intercambios, ya sea de transporte (flete), seguridad (seguro marítimo), o de pago (préstamo, crédito, letras y cartas de obligación); cuarto, mediante la información referida a las perturbaciones que las situaciones bélicas generan en las fronteras marítimas, sobre todo a la entrada de los puertos en razón de actos de corso o piratería; y quinto, en razón a los vínculos que se generan y crean entre gente de mar, transportistas, comerciantes, gestores, compañías de comercio y financieras que refrendan la idea de una tupida red de intereses que vinculan al puerto y su gestión a la navegación, tráfico y control de los circuitos, a comerciantes e instituciones y al ejercicio del poder con las prácticas mercantiles y las políticas fiscales.

5. CONCLUSIONES

Las relaciones que los vizcaínos mantuvieron con los diversos enclaves del Canal de la Mancha y que atestiguan las fuentes documentales, demuestran que

si bien existió una clara conciencia de la idea de frontera marítima impresa en la legislación, otorgando a cada espacio sinuosos límites a lo largo del periodo analizado, como se manifiesta en las fuentes que recogen la gestión de los espacios portuarios en defensa de sus fronteras, aunque también es evidente en las políticas de gestión, control y mejora de sus infraestructuras, creándose de este modo una jerarquía portuaria, que se traduce en la realidad en puertos prioritarios y secundarios.

La frontera marítima, por tanto, no se concebía como un muro y muralla infranqueable, sino como una membrana viva factible de ser salvada y hasta moldeada a través de tratados diplomáticos, privilegios reales, acuerdos institucionales u otras actuaciones políticas, que van desde la estructura funcional y de gestión básica, los ayuntamientos, a los órganos de poder más elevados, monarquías, pasando por las instituciones privadas (Consulados, Cofradías, Iglesia) y las prácticas familiares, ya sea a través de los bodas concertadas entre las coronas, o la dispersión de los miembros de una misma familia en diversos puertos de la red .

Además, desde el punto de vista de la práctica marítima mercantil, es evidente que esta plasticidad de la frontera marítima se modela a partir de las relaciones entre individuos, compañías o corporaciones, otorgando al espacio una imagen de organismo vivo en donde priman las demandas de los mercados, el flujo de la información y los intereses de los agentes económicos-sociales. En este sentido, se advierte una jerarquía en las actuaciones que concurren en el espacio tanto formales como informales (contrabando, latrocinio, fraude) siendo las segundas, causa de grandes perturbaciones, aunque también importante nutriente de los archivos. Lo cierto es que los testimonios conservados en los archivos de los espacios portuarios del canal relevan metafóricamente un viaje de ida y vuelta, y la existencia desigual de una conciencia archivística.

6. BIBLIOGRAFÍA

- ABRAHAM-THISSE, S. (1992): «Les relations hispano-hanséates au bas moyen age» (2), *En La España Medieval* 15: 249-296.
- ABRAHAM-THISSE, S. (1994): «Les relations hispano-hanséates au bas moyen age», *En La España Medieval* 14: 131-162.
- ABRAHAM-THISSE, S. (1999): «Les hanséates et la monnaie», en *Moneda y monedas en la Europa medieval (siglos XII-XV)*. XXVI Semana de Estudios Medievales. Estella, 19 a 23 de julio de 1999, Gobierno de Navarra, Pamplona: 309-368.
- ANTUNES, C.; SICKING, L. (2007): «Ports on the Border of the State, 1200-1800: An Introduction», *International Journal of Maritime History* 19: 273-286.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B. (1997) : « La percepción de la frontière en Guipúzcoa au Moyen Age », en D. Menjot, *Les Villes Frontière. Moyen Age époque Moderne*, L'Harmattan, París: 129-144.
- 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 (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 17-56.
- AZNAR VALLEJO, E. (2012): «Castilla y la frontera atlántica durante la Baja Edad Media», en J. R. DÍAZ DE DURANA ORTÍZ DE URBINA y J. A. MUNIÑA LOINAZ (coords.), *La apertura de Europa al Mundo Atlántico: espacios de poder, economía marítima y circulación cultural*, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, Bilbao: 39-68.
- BAZZANA, A. (1997): «El concepto de frontera en el Mediterráneo occidental en la Edad Media», en P. SEGURA y P. ARTERO (coord.), *Actas del Congreso la Frontera Oriental Nazarí como Sujeto Histórico (S.XIII-XVI): Lorca-Vera, 22 a 24 de noviembre de 1994*, Instituto de Estudios Almerienses, Almería: 25-46.
- BELLO LEÓN, J. M. (1993): «Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempos de los Reyes Católicos», *Historia, Instituciones, Documentos* 20: 47-84
- BELLO LEÓN, J. M. (1994): *Extranjeros en Castilla (1474-1501): notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo xv*, Los Realejos.
- BÉLY, L. (2008): «La representación de la frontera en las diplomacias durante la época moderna», *Manuscripts: Revista d'història moderna* 26: 35-51.
- BIRD, J. (1957): *The Geography of the Port of London*, Hutchinson University Library, London
- BOCHACA, M. (2008) : « Les accès fluviomaritimes des ports gascons (xiv^e – début du xv^e siècle): éléments de réflexion et pistes de recherche », *Revue d'histoire maritime* 9: 135-145.
- BOCHACA, M. (2010) : « Le règlement des litiges commerciaux entre bourgeois et étrangers : les juridictions compétentes pour “fait de marchandises” à Bordeaux du milieu du xv^e au milieu du xv^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* 117 : 135-147.
- BOCHACA, M. et alii (2013): «Géographie portuaire de la Galice à la Bretagne méridionale à l'aube des Temps modernes», en A. FERNANDEZ y B. MARNOT, *Les ports du golfe de Gascogne de Concarneau à la Corogne (xv^e - xx^e siècle)*, PUPS, Paris: 19-32.
- BOCHACA, M. (2015): *Villes et organisation de l'espace en Bordelais (vers 1300-vers 1550)*, Les Indes Savantes, Langres.
- BOCHACA, M. ; TRANCHANT, M. (2009) : «Du golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime: le déplacement par mer des hommes et des marchandises à la fin du XVe siècle», en S. CURVEILLER y L. BUCHARD, *Se déplacer du Moyen Âge à nos jours. Actes du 6e colloque européen de Calais (2006-2007)*, Calais: 135-146.
- BOCHACA, M. ; ARÍZAGA BOLUMBURU, B. ; TRANCHANT, M. (2008): «Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge: la progression castillane dans le golfe de Gascogne », en J. P. PRIOTTI y G. SAUPIN (dirs.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (xv^e-xviii^e siècle)*, PUR, Rennes : 33-47.
- BORER, M. C. (1977): *The City of London: A History*, McKay, New York.
- BRITAIN, G.; TOMLINS, T.; RAITHY, J. (1811): *The Statutes at Large, Of England and of Great Britain: From Magna Carta to The Union off The Kingdoms off Great Britain and Ireland*, Printed by G. Eyre and A. Strahan, London.

- CASADO ALONSO, H. (2000): «Le commerce des “marchandises de Bretagne” avec l’Espagne au XVI^e siècle», *Annales de Bretagne et des Pays de l’Ouest* 107/2: 29-50.
- CASTRO MARTÍNEZ, P.; GONZÁLEZ MARCEN, P. (1998): «El concepto de frontera: implicaciones teóricas de la noción de territorio político», *Fronteras, Arqueología espacial* 13: 7-18.
- CAUCHIES, J. M. (1982) : *La législation princière pour le comté de Hainaut : ducs de Bourgogne et premiers Habsbourg (1427-1506) contribution à l’étude des rapports entre gouvernants et gouvernés dans les Pays Bas à l’aube des temps modernes*, Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles.
- CAUNEDO DEL POTRO, B. (1984): *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla (1475-1492)*, UAM, Madrid.
- CAUNEDO DEL POTRO, B. (1993): *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya, (1475-1492)*, UAM, Madrid.
- CHILDS, W. R. (1978): *Anglo-Castilian trade in the later middle Ages*, Manchester University, Manchester,
- CHILDS, W. R. (2003): «Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Age, c. 1200- c. 1500», *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 4: 55-64
- Cinque Ports, Association (2014): *The great and ancient charter of the Cinque-Ports of our lord the King, and the members of the same*, Ann Arbo, Oxford.
- COOPER, A. (2006): *Bridges, law, and power in medieval England, 700-1400*, Boydell Press-Boydell & Brewer, London.
- DAVIES, M. (2014): «City and Suburbs: London 1400-1700», en M. Do Carmo Ribiero, A. Sousa Melo, *Evolução da Paisagem Urbana: Cidade e Periferia*, Braga: 205-228.
- DE SETA, C. (1991): «Las murallas, símbolo de la ciudad», en C. De Seta, J. Le Goff, *La ciudad y las murallas*. Cátedra, Madrid: 21-66.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J. et alii (1999): *Colección Documental del Archivo Histórico de Bilbao (1300-1473)*, Eusko-Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J. et alii (1995): *Libro de Autos Judiciales de la Alcaldía (1419-1499) y Libro de Acuerdos y Decretos Municipales (1463) de la Villa de Bilbao*, Eusko-Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián.
- FAGEL, R. (2003): «En busca de fortuna. La presencia de flamencos en España 1480-1560», en M. B. VILLAR GARCÍA (dir. congr.), P. PEZZI CRISTÓBAL (dir. congr.), *Los extranjeros en la España moderna: actas del I Coloquio Internacional, celebrado en Málaga del 28 al 30 de noviembre de 2002*, Vol. 1, Universidad de Málaga, Málaga: 325-335.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. (1966): *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao.
- GILLIODTS VAN SEVEREN, L. (1902): *Cartulaire de l’ancien consulat d’Espagne à Bruges: recueil de documents concernant le commerce maritime et intérieur, le droit des gens public et privé, et l’histoire économique de la Flandre*, Impr. de L. de Plancke, Brugges.

- GILLIODTS VAN SEVEREN, L. (1904): *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges: Recueil de documents concernant le commerce intérieur et maritime, les relations internationales et l'histoire économique de cette ville*. Impr. de L. de Plancke, Brugges.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, R. (2013): «Presencia diferencial italiana en el sur de la Península Ibérica en la Baja Edad Media. Estado de la cuestión y propuestas de investigación», *Medievalismo: Boletín de la Sociedad Española de Estudios Medievales* 23: 175-208.
- GONZÁLEZ ZALACAIN, R. J. (2015): «El mar como frontera en la época de los descubrimientos: la Baja Andalucía y Canarias», en *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia* 15: 111-132.
- GRACIANI GARCÍA, A. (2000): «Aportaciones de Herodoto de Halicarnaso al conocimiento de la construcción en la Antigüedad», en A. GRACIANI GARCÍA (coord.), *Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la construcción: Sevilla, 26 a 28 de octubre de 2000*, Instituto Juan de Herrera, CEHOPU-Universidad de Sevilla, Madrid: 451-468.
- HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, C. et alii (1986): *Colección Documental del Archivo General del Señorío de Vizcaya*, Eusko-Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián.
- IMÍZCOZ BEUNZA, J. M. (2011): «De las fronteras de la comunidad a las redes de la nación. Construcción de identidades y de exclusiones en la vieja Europa», en M. BERTRAND y N. PLANAS (eds.), *Les sociétés de frontière: de la Méditerranée à l'Atlantique (XVIe -XVIIIe siècles)*, Casa de Velázquez, Madrid: 107-124.
- LADERO QUESADA, M. A. (1998): «Reconquista y definiciones de frontera», *Revista da Faculdade de Letras. Historia* 15: 655-692.
- LADERO QUESADA, M. A. (2001): «Sobre la evolución de las fronteras medievales hispánicas (siglos XI a XIV)», en C. DE AYALA MARTÍNEZ (ed. lit.), P. BURESI (ed. lit.), P. JOSSEMAND (ed. lit.), *Identidad y representación de la frontera en la España medieval (siglos XI-XIV): seminario celebrado en la Casa de Velázquez y la Universidad Autónoma de Madrid (14-15 de diciembre de 1998)*, Casa de Velázquez- Universidad Autónoma de Madrid, Madrid: 5-50.
- LAGET, F. (2013) : «Le mar dans la cité: les gens de mer des villes potuaires dans la Flandre des duc de Bourgogne», en E. GURBER y G. LE BOUËUD, *Gens de mer. Ports et cités aux époque ancienne, médiévale et moderne*, PUR, Rennes: 73-89.
- LARRAÑAGA ZULUETA, M.; TAPIA RUBIO, I. (1993): *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo I (1186-1479)*, Eusko-Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián.
- LE BOUËDEC, G. ; BUTI, G. (2010) : «Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (XV^e-XIX^e siècles)», *Rives méditerranéennes* 35: 79-97.
- LE BOUËDEC, G. ; LLINARES, S. (2009) : «Le port comme lieu de conflit d'autorité (XV^e-XIX^e siècle)», *Cahiers du CRHQ* 1: 127-146.
- LE GOFF, J. (1991): «Construcción y destrucción de la ciudad amurallada. Una aproximación a la reflexión y a la investigación», en C. DE SETA y J. LE GOFF, *La ciudad y las murallas*, Cátedra, Madrid: 11-20.
- LINGARD, J. (1840): *A history of England, from the first invasion by the Romans*, Vol.8, Baudry's European library, Paris.

- MANTECÓN MOVELLÁN, T. A. (2006): «Les réseaux de contrebandiers dans les ports atlantiques de Castille au cours du XVII^e siècle», en G. SAUPIN (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, Rennes: 315-335.
- MANTECÓN MOVELLÁN, T. A.; TRUCHUELO GARCÍA, S. (2016) «La(s) frontera(s) exteriores e interiores de la Monarquía Hispánica: perspectivas historiográficas», *Historia Crítica* 59: 19-39.
- MARTÍNEZ DIEZ, G. (2001): «Las villas marítimas castellanas: origen y régimen jurídico», en M. SERNA VALLEJO y J. BARÓ PAZOS, *El Fuero de Laredo en el Octavo Centenario de su concesión*, Universidad de Cantabria, Santander: 45-86.
- MATTHIES, A. L. (1992): «Medieval Treadwheels: Artists' Views of Building Construction», *Technology and Culture* 33/3: 510-547.
- MAXWELL LYTE, H. C. (1908): *Calendar of the Charter Rolls Preserved in the Public Record Office*, London.
- MENJOT, D. (1996) : «La ville frontière : un modèle original d'urbanisation?», en *Les villes frontière Moyen Âge-Époque Moderne*, L'Harmattan, Paris: 5-14.
- MILNE, G. (1995): *Roman London: urban archaeology in the Nation's capital*, B. T. Batsford Limited, London.
- MILNE, G. (2003): *The Port of Medieva Londn*, Tempus, Stroud.
- NORDMAN, D. (2008a) : *Frontières de France. De l'espace au territoire, XVI^e-XIX^e siècle*, Gallimard, Paris.
- NORDMAN, D. (2008b): «La frontera: teories i lògiques territorials a França (segles XVI-XVIII)», *Manuscrits: Revista d'història moderna* 26: 21-33.
- ORELLA UNZUÉ, J. L. (1983): *Cartulario Real de Enrique IV a la provincia de Guipúzcoa (1454-1474)*, Eusko-Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián.
- Priotti, J.P. (1993): «Nantes et le commerce Atlantique : les relations avec Bilbao au XVI^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* 100/3: 265-283.
- RIVERA MEDINA, A. M. (2012): «Por tanto reparo y adereço. Las infraestructuras portuarias y la red de intereses de las villas vizcaínas medievales en la ejecución de las obras», en *Gente de mar en la ciudad atlántica medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, La Rioja: 345-357.
- RIVERA MEDINA, A. M. (2013): «Los colores del arrabal de Bilbao, 1300-1550», *Edad Media: Revista de Historia* 14: 277-311.
- RIVERA MEDINA, A. M. (2014): «Los espacios portuarios vizcaínos: mutaciones y adaptaciones de los puertos vizcaínos, Siglos XIV-XVI», *CEM. Cultura, Espaço & Memória* 4: 51-69.
- RIVERA MEDINA, A. M. (2015): «Espacios urbano y portuario: las dinámicas de gestión del Canal y Ría de Bilbao, Siglos XIV-XVI», en E. Aznar Vallejo, R. J. González Zalacain (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la ULL, La Laguna: 93-122.
- RIVERA MEDINA, A. M. (2016a): «La construcción-reconstrucción de un espacio portuario: El canal y ría de Bilbao en siglos XIV-XVI», en A. POLÓNIA, A. M^a. RIVERA MEDINA (eds.), *La Gobernanza de los Puertos Atlánticos, Siglos XIV-XXI. Políticas y Estructuras*, Casa de Velázquez, Madrid: 171-192.

- RIVERA MEDINA, A. M. (2016b): «Navegación, comercio y negocio: Los intereses vascos en los puertos flamencos en los siglos XV y XVI», en *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 165-196.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2000): «La frontera marítima en el Mediterráneo Bajomedieval», en *III Estudios de Frontera. Convivencia, defensa y comunicación en la frontera. En memoria de don Juan de Mata Carriazo y Arroquia*, Diputación Provincial de Jaén, Jaén: 681-709.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2008): «Crossing Boundaries in Late Medieval Mediterranean Iberia: Historical Glimpses of Christian-Islamic Intercultural Dialogue», *International Journal of Euro-Mediterranean Studies (IJEMS)* 1: 33-51.
- SAUPIN, G. (2015) : «Les villes atlantiques européennes à l'époque moderne: une dynamique économique et sociale», en G. RODRÍGUEZ y G. CORONADO, *Formas de abordaje del pasado medieval*, Universidad Nacional de Mar del Plata-Grupo de Investigación y Estudios Medievales, Mar del Plata: 172-200.
- SEGURA GRAIÑO, C. (1999): «Una reflexión sobre las fronteras en la Edad Media: implicaciones sociales políticas y mentales», *Aragón en la Edad Media* 14-15-2: 1487-1500.
- SERNA VALLEJO, M. (2009-2010): «La autonomía jurídica en los mares derecho propio, jurisdicciones privilegiadas y autogobierno», *Ius fugit: Revista interdisciplinar de estudios histórico-jurídicos* 16: 197-218.
- SICKING, L. (2007): «Portas para o mar: Infraestruturas portuárias nos Países Baixos na Baixa Idade Média» *European seaport system in the Early Modern Age. A comparative approach International workshop, proceeding*, IHM-UP, Porto: 96-106.
- SICKING, L. (2015): «Leiden and the Wool Staple of Calais at the End of the Middle Ages», en J. A. SÓLÓRZANO TELECHEA, B. ARÍZAGA BOLUMBURU y L. SICKING (eds.), *Diplomacia y comercio en la Europa Atlántica Medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 87-102.
- SÓLÓRZANO TELECHEA, J.A. (2006): «La fundación y promoción de las “villas nuevas” en el litoral Atlántico del Norte peninsular durante el reinado de Alfonso X», en *El mundo urbano en la Castilla del siglo XIII*, vol. II, Sevilla: 315-328.
- SÓLÓRZANO TELECHEA, J. A. (2007) : «La construction d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la péninsule Ibérique à la fin du Moyen Age», en M. BOCHACA y J. L. SARRAZIN (dirs.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, PUR, Rennes: 121-140.
- SÓLÓRZANO TELECHEA, J. A. (2009a): «Los puertos del Rey. Síntesis Interpretativa del fenómeno urbano en el Norte de España durante los siglos XII y XIII», *Temas Medievales* 17: 207-208.
- SÓLÓRZANO TELECHEA, J. A. (2009b): «Medieval Seaports of the Atlantic Coast of Spain», *International Journal of Maritime History* 21: 81-100.
- TRANCHANT, M. (2013a) : « Commerce maritime et echevinage rochelais a le fin de Mogen Age», en F. Guber, G. Le Boueüed, G., *Gens de mar. Ports et citiés aux époque anncienne, médiévele et moderna*, PUR, Rennes: 145-156.

- TRANCHANT, M. (2013b) : «Introduction. Pluriactivité et mutualisation des risques maritimes par les sociétés littorales : problématique et éléments de définition », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest* 120/2: 7-14.
- TRUCHUELO GARCÍA, S. (2014a): «Fronteras marítimas en la Monarquía de los Habsburgo: el control de la costa», *Manuscrits. Revista d'Història Moderna* 32: 33-60.
- TRUCHUELO GARCÍA, S. (2014b): «Heresy and Commercial Exchanges in Early Modern Northern Spain», en J. Spohnholz, G.K., Waite (eds.), *Exile and Religious Identity, 1500-1800*, Pickering & Chatto, London: 127-140.
- VIGARIÉ, A. (1979) : *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris.
- WALLACE, L. M. (2014): *The Origin of Roman London*, Cambridge University Press, Cambridge.
- WUBS-MROZEWICZ, J. J.; JENKS, S., eds. (2013): *The Hanse in medieval and Early Modern Europe n° 60*. Brill, Leiden.

