



UNIVERSIDAD DE CANTABRIA  
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

GRADO EN HISTORIA



TRABAJO FIN DE GRADO

Director/a: Javier Añíbarro Rodríguez

Curso 2020/2021

**Puertos, construcción naval y actividades marítimas  
en la Hermandad de las Marismas (1296-1494)**

**PORTS, SHIPBUILDING AND MARITIME ACTIVITIES IN THE  
BROTHERHOOD OF THE MARSHES (1296-1494)**

DANIEL NIÑO SAMPERIO

Septiembre, 2021

## **RESUMEN**

En el presente trabajo de Fin de Grado se busca desarrollar y tratar aquellas cuestiones que comprenden a la organización conocida como la Hermandad de las Marismas. Dicha agrupación se consagró en la Baja Edad Media como una fuerza a tener en cuenta en el norte de la Península Ibérica, comprendiendo las Cuatro Villas de la Mar (actual Cantabria) y algunas villas del territorio vasco en busca de mejorar su situación económica. Esta Hermandad logró incluso pactar con reyes extranjeros en busca de sus beneficios. De esta forma, la narración de este trabajo está enfocado a tratar las infraestructuras, los navíos o las propias actividades en el marco cronológico comprendido entre 1296-1494, momento en el cual se crea el Consulado de Burgos por los Reyes Católicos, desapareciendo la Hermandad de las Marismas.

**Palabras clave:** Villas, Navíos, Castilla, comercio.

\*\*\*\*\*

## **ABSTRACT**

This work seeks to develop and address those issues that comprise the organization known as the Brotherhood of the Marshes. This group was consecrated in the Late Middle Ages as a force to be taken into account in the north of the Iberian Peninsula, including the Four Villas of the Sea (now Cantabria) and some villas in the Basque territory in search of improving their economic situation. This Brotherhood even managed to bargain with foreign kings in search of its benefits. In this way, the narrative of this work is focused on treating the infrastructures, the ships or the own activities in the chronological frame comprised between 1296-1494, at which time the Consulate of Burgos was created by the Catholic Monarchs, disappearing the Brotherhood of Marshes.

**Keywords:** Villas, Ships, Castile, trade.

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	3
<b>1.1. Breve estado de la Cuestión</b> .....	4
<b>1.2. Metodología</b> .....	5
<b>1.3. Objetivos</b> .....	6
<b>2. LA HERMANDAD DE LAS MARISMAS</b> .....	7
<b>2.1. Surgimiento de la hermandad</b> .....	8
<b>1.1. Medios humanos y materiales</b> .....	14
1.1.1. Gentes de mar y navíos.....	14
1.1.2. Puertos, astilleros y atarazanas .....	21
<b>2.2. Actividades político-económicas de la Hermandad</b> .....	29
2.2.1. Entramado comercial y rutas .....	30
2.2.2. Participaciones políticas en el contexto europeo .....	37
<b>3. CONCLUSIONES</b> .....	45
<b>4. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES</b> .....	47
<b>5. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES</b> .....	47
<b>5.1. Fuentes primarias</b> .....	47
<b>5.2. Bibliografía</b> .....	48

## 1. INTRODUCCIÓN

El mundo marítimo está subordinado a diversos ámbitos, que condicionan su evolución. Me refiero pues al ámbito político, económico o científico que establecen los puntos sobre que se van a desarrollar los navíos o las infraestructuras marítimas, por ejemplo. En este sentido, los aspectos económicos fomentan la aparición de patronos o propietarios de barcos y grandes flotas mercantes que generan un flujo comercial en los mares medievales, mientras que el contexto político, en caso de sucederse conflictos, los navíos son tomados por la realeza y adaptados para posibles encuentros bélicos.

El trabajo aquí presente es uno de esos casos puesto que la Hermandad de las Marismas, organización surgida en 1296, estuvo condicionada por su contexto, momento en el que se desarrolla una gran serie de conflictos políticos a nivel internacional con distintos reinos, inclusive a nivel peninsular. Pero a su vez, esta institución surgió por motivaciones económicas ya que sus privilegios concedidos no se estaban cumpliendo, viéndose perjudicados sus intereses comerciales debido al pago de excesivos impuestos.

Este trabajo a la par de ofrecer una visión global de lo que supuso la Hermandad de las Marismas, busca dar respuesta a diversas cuestiones que surgieron al comienzo de la realización de este, es decir, unas hipótesis de partida que han articulado la investigación y la posterior redacción.

Nuestra primera hipótesis consiste en que las villas pertenecientes a las Cuatro Villas del Mar (actual Cantabria) y las villas vascas fueron creadas por iniciativa regia para la expansión del reino, y fueron establecidas en lugares fácilmente accesibles para las embarcaciones. Asimismo, la Hermandad de las Marismas surgió como una organización reaccionaria a los ataques sufridos contra sus privilegios de mano de la realeza durante la minoría de edad de Fernando IV. Esta organización integrada por diversas villas abogaba por la defensa de sus privilegios que favorecían su situación económica, prevaleciendo unos intereses económicos que eran el motor principal llegando a compararse con la Liga Hanseática. Una de esas villas que integraba la Hermandad fue Vitoria, la cual formó parte de esta organización principalmente por razones estratégicas al ser un enclave comercial de importancia.

Otras hipótesis están vinculadas a cuestiones referentes a los navíos medievales, los cuales tuvieron una clara evolución a lo largo del tiempo, siendo el claro ejemplo las galeras con su influencia de mano de los bizantinos. Estos barcos no se mantuvieron

intactos desde su invención en la Antigüedad, sino que sufrieron evoluciones. Por otra parte, otros navíos coetáneos, pero de tipología distinta se mantuvieron fijos en sus características primordiales, refiriéndome claro está, a los que procedían del Atlántico Norte, ya que las condiciones de los mares eran distintos.

Por ello, se ha tratado de enfocar el trabajo con la siguiente estructura: con un tratamiento inicial de la información, desarrollando el surgimiento de la Hermandad de las Marismas y analizándolo en base al documento fundacional, fuente que aporta gran cantidad de información; posteriormente se ha buscado conocer aquellos aspectos más técnicos que comprende la organización y su evolución, hablando acerca de las tipologías de navíos y su evolución o del mismo modo, los puertos, astilleros o atarazanas. Por último, un punto fundamental del que hablar es el entramado comercial y político, donde actuó enérgicamente la Hermandad hasta su disolución en 1494 con el surgimiento del Consulado de Burgos.

### **1.1. Breve estado de la Cuestión**

Si bien se va a hablar en las siguientes acerca de la Hermandad de las Marismas y su entramado, conviene detenerse previamente para hacer un breve estudio de las investigaciones llevadas a cabo hasta la fecha, las cuales han servido como base para la realización de este trabajo.

No se puede comenzar sin hacer una clara mención al autor decimonónico Cesáreo Fernández Duro, el cual con su obra *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición de la Armada española* de 1893, ya comenzó a tratar de explicar los orígenes reales de la Marina de Castilla y su evolución a lo largo de la Edad Media, haciendo hincapié en cuestiones del ámbito político. Atendía más a estas cuestiones pues centraba su investigación en los conflictos políticos, los cuales fueron abundantes en las aguas medievales y afectaron de primera mano al reino de Castilla y, como no puede ser de otra forma, a cuestiones náuticas tratando de explicar la formación de la propia marina.

A lo largo del siglo XX, las investigaciones iban orientadas a explicar la historia de la Marina de Castilla o la propia Hermandad de las Marismas más desde el punto de vista político, como es el caso de Antonio Ballesteros Beretta con su obra de 1954 *La*

*Marina cántabra y Juan de la Cosa*. Esta obra buscó ser un estudio profusamente político atendiendo claro está, al análisis de las fuentes recopiladas y a los datos obtenidos, siendo por tanto una crítica de las fuentes. Sin embargo, otro autor más coetáneo como Valentín Sainz Díaz redactó su obra *Notas históricas de la villa de San Vicente de la Barquera* en 1970 abordando la historia del pueblo homónimo atendiendo a todas sus vertientes, tanto económicas como políticas, realizando una crítica de las fuentes primarias.

Del mismo modo, no hay que olvidar claro está a Francisco Morales Belda, el cual trató de estudiar de primera mano a la Hermandad de las Marismas con su obra del mismo nombre en 1974. La particularidad de sus líneas reside en darle un sentido más individualizado al estudio en el sentido de abordar única y exclusivamente a la Hermandad y su evolución histórica pues consideraba que para comprender la historia naval, había que centrarse en aspectos concretos de la misma. En la misma línea de investigación se encuentra Rogelio Pérez Bustamante, ya que en 1980 con *Historia de la villa de Castro Urdiales* ofrece un estudio más enfocado a tratar la historia particular de la villa a lo largo de toda la Edad Media, tratando de abarcar todos los aspectos que la engloban: desde sus orígenes y evolución histórica hasta sus jurisdicciones o aspectos económicos.

Otros autores por destacar serían Betsabé Caunedo del Potro, la cual en los años ochenta enfocó sus estudios al ámbito económico y más englobando el Golfo de Vizcaya con su obra *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya: (1475- 1492)* o José Cervera Pery, quien hace un estudio principalmente náutico y político a lo largo de todo el medievo hispánico. Por otra parte, no se puede dejar en el tintero autores como José Luis Casado Soto con un gran número de estudios de la historia de Cantabria o Lorena Fernández González, cuyos estudios acerca del puerto de Santander han sido de gran ayuda. También se deben mencionar autores cercanos a la UC que han servido para la realización de este trabajo como el tutor de este TFG, Javier Añíbarro Rodríguez, así como Jesús Ángel Solorzano Telechea o Beatriz Arizaga Bolumburu, todos ellos pertenecientes al área de medieval.

## **1.2. Metodología**

A la hora de comenzar este trabajo, se ha realizado una profunda búsqueda de fuentes primarias y secundarias para, posteriormente, comenzar con lecturas previas y

generales para crear un esbozo sobre el que trabajar. La búsqueda de esta documentación se ha basado en la consulta a través del portal web de la biblioteca de la Universidad de Cantabria o BUC y para los artículos se han consultado páginas como Dialnet o Academia.Edu. Sin olvidar la búsqueda de fuentes primarias en páginas como la Real Biblioteca Digital o el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, todo ello citado en el apartado correspondiente.

Tras esa lectura general y una vez establecidos los puntos sobre los que se va a trabajar, se ha procedido a la búsqueda de bibliografía más especializada en cada ámbito, realizando una división de la información. De esta forma se extrajo la suficiente información para después, analizarla y determinar lo que era relevante para el trabajo.

Finalmente, una vez tratada la información, se ha procedido a elaborar anotaciones en cuadernos, la realización de esquemas, así como tablas de elaboración propia extrayendo los datos de la bibliografía para luego proceder a la redacción del texto. Todo esto bajo la supervisión del tutor, realizándose tutorías para discutir la dirección del trabajo de fin de grado, así como la señalización de los fallos cometidos para su corrección.

### **1.3. Objetivos**

Los objetivos de este trabajo son principalmente conocer las características más relevantes y el entramado de la Hermandad de las Marismas. Destaca el punto referente a sus navíos, donde se trata de identificar las posibles influencias y evolución de los navíos medievales a lo largo del periodo, además del desarrollo portuario.

Por otra parte, este trabajo se basa en recopilar fuentes primarias y secundarias tras lo cual, se analiza toda la información extraída para concluir elaborando la narración que compone el trabajo para responder a aquellas hipótesis que surgieron al comienzo.

Finalmente, como trabajo complementario se procedió a realizar esquemas, anotaciones o tablas para organizar las ideas extraídas de las fuentes. Por otra parte, a lo largo del estudio se logra establecer una jerarquización de las villas y su grado de importancia en la Hermandad. Por último, no menos importante, está la función de difundir en cierto modo la evolución del tema aquí presente, tratando de llegar a un público amplio para dar a conocer su historia.

## 2. LA HERMANDAD DE LAS MARISMAS

A lo largo de la Baja Edad Media, los monarcas castellanos trataron de llevar a cabo una centralización política consistente en minimizar el poder de la nobleza, a través de la instauración de distintas leyes en su perjuicio. Leyes que, por ende, también perjudicaban a los municipios. Según Juan Cordero Rivera, esta la principal razón por la cual los diferentes núcleos urbanos y comunidades comenzaron a organizarse: trataban de hacer frente a esos abusos de poder, y viendo perjudicados sus privilegios, los municipios abordaron una empresa conjunta orientada a salvaguardar sus intereses<sup>1</sup>.

Estas son algunas de las características fundamentales de las hermandades medievales, alzándose en algunos casos, como un poder que, si bien estaba bajo la supervisión del monarca, actuaban de forma autónoma en diversos ámbitos, como el caso que aquí concierne.

Sin embargo, para entender esta situación, es importante prestar atención al contexto en el cual se desarrolla. No hay que olvidar que el periodo de la Baja Edad Media en la Península Ibérica estuvo marcado por una gran serie de conflictos políticos entre reinos medievales: la constante amenaza musulmana en el marco de la Reconquista; las continuas tensiones entre villas del norte peninsular con otras como Bayona; o la inminente Guerra de los Cien Años, que afectó de primera mano a Castilla en una de sus fases. De esta forma, las poblaciones quedaban envueltos en diversos conflictos, viendo amenazados sus derechos, sus privilegios o su seguridad. Esta es la semilla que condujo al nacimiento de las hermandades<sup>2</sup>.

Si bien hubo precedentes a las hermandades medievales, no fue hasta fines del siglo XIII cuando comenzaron a materializarse las grandes agrupaciones, momento en el que evolucionarían hasta alcanzar su completo desarrollo<sup>2</sup>. A pesar de ello, este impulso no siguió una tendencia continua y ascendente, sino que se mantuvo un movimiento cíclico: se perciben épocas de decadencia donde se disolvieron algunas de ellas, aunque también hubo otros periodos de resurgimiento, como la minoría de edad de Fernando IV y el conflicto sucesorio que se originó tras la muerte de su padre en 1295, cuando estas

---

<sup>1</sup> CORDERO RIVERA, Juan. "Asociacionismo popular: gremios, cofradías, hermandades y hospitales" en *La vida cotidiana en la Edad Media: VII Semana de Estudios medievales*. (1997). pp. 387-400. p. 392.

<sup>2</sup> GONZÁLEZ MINGUEZ, César. "El movimiento hermandino en Álava" en *En la España medieval*. N.º 2. p. 437.

hermandades se impulsaron con el objetivo de salvaguardar sus privilegios y jurisdicciones<sup>3</sup>.

Debido a esta evolución condicionada por su contexto, surgieron hermandades medievales con distintas características y pretensiones: hubo casos de organizaciones confederadas como la Hermandad de Murcia o la propia Hermandad de las Marismas, cuyo objetivo se centraba en defender sus fueros, así como los diferentes intereses de los propios integrantes. Pero, por otra parte, también surgieron casos de hermandades temporales orientadas a lidiar con un contexto concreto, como es el caso de la comunidad de ballesteros y colmeneros de Toledo, Talavera y Villareal que se fundaron para perseguir de los denominados *golfines*<sup>4</sup>, los cuales eran bandoleros que surgían en contextos concretos.

## 2.1. Surgimiento de la hermandad

En el norte de la península, la progresiva concesión de fueros y privilegios a las diferentes villas del Mar Cantábrico fue estimulando un acercamiento entre villas donde se generalizaba esa idea de hermanamiento que caracteriza a las propias hermandades de la época. De esta forma, la convergencia de intereses mutuos culminó en la creación en 1296 de la Hermandad de las Marismas cuya sede central sería Castro Urdiales al ser el punto intermedio entre todas las villas<sup>5</sup>.

Dicha hermandad destaca por su composición y organización, aspecto este último que conforma el núcleo de este trabajo. La Hermandad de las Marismas presenta cierta complejidad puesto que no se regía de igual forma a las demás hermandades castellanas; así, por ejemplo, mientras que por lo general todas las ordenanzas de los reinos de Castilla y León se regían de igual forma en el marco de sus jurisdicciones, las de norte peninsular establecían las directrices para solventar las contiendas de carácter regional que pudieran surgir entre sus integrantes y llegando a traspasar incluso la barrera jurisdiccional<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> *Idem.*

<sup>4</sup> PUYOL, Julio. *Las Hermandades de Castilla y León: Estudio histórico; seguido de las Ordenanzas de Castronuño: hasta ahora inéditas*. León: Nebrija, D.L., 1982 pp. 34 – 35.

<sup>5</sup> DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. “La Hermandad de las Marismas” en *1296-1996. VII centenario de la Hermandad de las Marismas: ciclo de conferencias*. Castro Urdiales: Excmo. Ayuntamiento de Castro Urdiales, 1996. p. 59.

<sup>6</sup> PUYOL, Julio. *Las Hermandades de Castilla... Op cit.* p. 34-35-

La organización de ultramar fue fundada el 4 de mayo de 1296 redactándose un documento fundacional entre las villas fraternas. En aquel acto acudieron diversos procuradores y delegados que representaban a siete villas del mar Cantábrico (Santander, Laredo, Castro Urdiales, Bermeo, Fuenterrabía, San Sebastián y Guetaria), y una villa del interior (Vitoria). A estas poblaciones se les uniría San Vicente de la Barquera en 1297.

De esta forma se extendió a través del litoral cantábrico una red estratégica de villas que ocupaban un espacio conocido bajo la expresión “de Bayona a Bayona”, refiriéndose a las localidades de Francia y de Galicia que compartían nombre<sup>7</sup>. Dicha malla conectaba con Castilla por medio de la villa de Vitoria y su conexión al Mar Cantábrico, lo cual confería a esta villa, pero también al resto de la Hermandad de una excelente posición: en Vitoria confluían las rutas comerciales que iban desde la Meseta, Álava y la Rioja a los puertos cantábricos<sup>8</sup>.

Sobre este punto es destacable reseñar dos cuestiones: la primera de ellas era la ausencia inicial de San Vicente de la Barquera ya que se mantuvo en un segundo plano inicialmente: fue al año siguiente de la firma del documento fundacional cuando se celebró una nueva junta donde se deliberaron las proposiciones llevadas desde San Vicente de la Barquera a Fuenterrabía de manos de mensajeros del rey de Francia con razón del conflicto con Inglaterra y los bayoneses<sup>9</sup>, siendo este el primer contacto. Asimismo, a pesar de ingresar en la Hermandad con posterioridad a su fundación, San Vicente de la Barquera participó activamente en la organización. La asamblea celebrada en Fuenterrabía en diciembre de 1404 fue uno de los episodios más destacables, donde se acordaron nuevas treguas, capitulaciones o modificaciones de las ya existentes<sup>10</sup>.

La segunda cuestión relacionada con la incorporación de las villas en la Hermandad es la inclusión de la villa de Vitoria a la Hermandad de las Marismas; la principal diferencia con respecto a sus villas hermanas, es la carencia de puerto al mar. Tal es lo llamativo de este hecho, que se llega a dejar constancia de ello en el propio documento de la recién creada hermandad, dotándole de importancia a Vitoria con la siguiente frase:

---

<sup>7</sup> RUMEU DE ARMAS, Antonio. *Historia de la previsión social en España: cofradías, gremios, hermandades, montepíos*. Barcelona: Ediciones “El Albir”, S.A, 1981. p. 138-139.

<sup>8</sup> DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. “La Hermandad ... *Op cit.* p. 45

<sup>9</sup> SAINZ, DÍAZ, Vicente. *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera*. Santander: Institución cultural de Cantabria. Centro de Estudios montañeses, 1973. p. 478.

<sup>10</sup> *Idem.*

“[...] e para guardar, e cumplir todos los fechos de esta hermandat, facemos un sello que es de esta sennal: un castiello e so el castiello fondas, e las letras de él dicen: HERMANDAT DE LAS VILLAS DE LA MARINA DE CASTIELLA CON VITORIA”<sup>11</sup>.

Las razones de incorporar a Vitoria pueden ir más allá de su posición estratégica, puesto que desde el año 1200, Alfonso X logró anexionar Vitoria a Castilla, arrebatándoselo al rey navarro Sancho “el Fuerte” y posteriormente otorgándole privilegios a la localidad<sup>12</sup>. Otra razón podría ser económica: en la región circundante a Vitoria existía una fuerte economía orientada al hierro alavés, fundamental para la industria naval, además de que por Vitoria circulaba el hierro vizcaíno en su transcurso a la meseta<sup>13</sup>. Esto pudo motivar la adquisición de este territorio, a pesar de que a partir del reinado de Alfonso XI este sector comenzó a decaer producto del profundo daño causado por la deforestación que requerían las fraguas<sup>14</sup>.

Recapitulando acerca del surgimiento de la Hermandad, en 1296 las villas se unen para deliberar las cuestiones que van a establecer las bases de la hermandad. Principalmente se unen para proteger el señorío y los derechos del joven monarca Fernando IV y, por de paso, defender sus intereses (así como sus fueros concedidos anteriormente) más eficazmente al hacerlo conjuntamente<sup>15</sup>.

El detonante de la unión de las diferentes villas ha sido objeto de cierto debate historiográfico y aún no queda claro. Por un lado, diferentes autores como Cesáreo Fernández Duro atribuyen la fundación de la Hermandad a una cuestión que afectaba a todas las villas por igual, concretamente porque no se cumplieron sus privilegios de exención de pagos como el diezmo. Este problema fue el primer y el principal acuerdo que se llevó a cabo en la reunión, siendo pues, una defensa para no pagar los diezmos ni la saca del hierro, que viene a ser el derecho sobre la exportación<sup>16</sup>. Por ello, se deja clara constancia de unión frente a este contrafuero puesto que era perjudicial para todos:

“[...] acordamos de non dar los diezmos nin la saca del fierro, que son cosas contra fuero, de que nos podría venir muchos dannos a nos, e

---

<sup>11</sup> Pub. BENAVIDES, A. *Memorias de Fernando IV*, t. II, doc. LVII. pp. 81.

<sup>12</sup> DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. “La Hermandad...*Op cit.* p. 38.

<sup>13</sup> *Ibidem.* p. 37.

<sup>14</sup> *Idem.*

<sup>15</sup> *Ibidem.* p. 45.

<sup>16</sup> *Ibidem.* p. 46.

*a todos los otros de la tierra, ni otra cosa ninguna que contra nuestros fueros sean.”<sup>17</sup>.*

Sin embargo, otros autores como Ballesteros Beretta atribuyen la fundación a una cuestión particular que afectó a algunos puertos concretos: se capturó un navío bayonés proveniente de África llamado el *Sainte Marie* y las villas optaron por concertar la unión ante posibles represalias desde el sur de Francia<sup>18</sup>.

En caso de no levantarse esas imposiciones previamente dichas, la Hermandad corroboró su decisión con un bloqueo comercial de cara al interior de la península, tratando de forzar al rey a desistir de sus intenciones. En caso de que alguna villa incumpliera estas medidas, se le denegaría el derecho sobre los géneros que se introdujeran en los puertos<sup>19</sup>:

*“[...] que ningún ome de estas villas sobredichas que no envíen ni lieven ninguna mercadería ni otra cosa ninguna fuera de la so villa por tierra, mientras que nuestro sennor el rey no ficiere esta demanda que ahora fase [...]”<sup>20</sup>.*

A partir del análisis del documento se pueden deducir muchas cuestiones con relativas a las relaciones en el ámbito internacional y se percibe un interés de las villas de la Hermandad por posicionarse con una clara neutralidad respecto a los distintos reinos.

En primer lugar, se encuentra el caso de la neutralidad de la Hermandad con Portugal, en un contexto en el cual se desarrollaría el conflicto sucesorio entre el joven Fernando IV y su madre regente, doña María de Molina, contra el infante don Juan, quien consideraba suyo el trono por derecho. Este último se entrevistó con el rey Dionís de Portugal con el objetivo de conseguir apoyos para su causa, lo cual generó un conflicto directo entre Portugal y Castilla<sup>21</sup>.

A pesar de estar en guerra contra el rey castellano, el monarca portugués aseguró en una carta previa que los mercaderes provenientes de los puertos castellanos tenían vía

---

<sup>17</sup> Pub. BENAVIDES, A. *Memorias de Fernando IV*, t. II, doc. LVII. pp. 81.

<sup>18</sup> SAINZ, DÍAZ, Vicente. *Notas históricas sobre...* *Op cit.* p. 479.

<sup>19</sup> *Idem.*

<sup>20</sup> Pub. BENAVIDES, A. *Memorias de Fernando IV*, t. II, doc. LVII. pp. 82.

<sup>21</sup> GONZÁLEZ MINGUEZ, César. *Fernando IV. 1295-1312*. Palencia: Editorial La Olmeda, S.L., 1995. pp. 29-30.

libre para comerciar, donde estarían *salvos y seguros*<sup>22</sup>. Todo esto recapitulándolo la Hermandad en su documento fundacional:

*“Otrosi, en razón de lo de Portugal, acordaron que la carta que el rey de Portugal envió en que aseguraba a todos los del sennorio del rey de Castiella, que fuesen a su sennorio mercadieramente, que anduviesen salvos y seguros, que lo tienen por bien.”*<sup>23</sup>.

Referente a esta cuestión, no es de extrañar pues que las villas dedicaran en su documento un apartado expresamente para agradecer la cordialidad portuguesa donde, además, aseguran la mismas cortesía o seguridad a los mercaderes portugueses, es decir, mantener un sentimiento recíproco en pos de asegurar las rutas comerciales para ambos<sup>24</sup>:

*“Acordamos que todos los del sennorio del rey de Portugal que vinieren a estas villas de la marina, o a cualquier de ellas con pan o con vianda, o con otras mercadurías qualesquier, que anden otrosi salvos y seguos, e que non consintamos que ninguno les faga fuerza ni les tome ninguna cosa de lo suyo sin so placer”*<sup>25</sup>.

Por otra parte, al margen de la situación con Portugal, todo esto se enmarca en el creciente conflicto que se desarrolla entre Inglaterra y Francia, donde Castilla tenía razones para mantener la paz y cordialidad con ambos reinos. Por una parte, desde 1290, Sancho IV mantuvo contactos con el rey francés Felipe IV “el Hermoso” para mantener la paz una vez sofocada la amenaza de los infantes de la Cerda. Incluso fallecido el rey castellano, continuó la cordialidad con el rey francés<sup>26</sup>. Sin embargo, con Inglaterra el contacto era más estrecho hablando en términos de parentesco, puesto que el rey Eduardo I de Inglaterra estuvo casado con la princesa Leonor de Castilla, hija de Fernando III y de Juana de Ponthieu<sup>27</sup>.

A pesar de todo ello, la guerra entre Inglaterra y Francia influyó también en Castilla y consecuentemente, las villas del norte trataron de permanecer en un aspecto neutral, con

---

<sup>22</sup> DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. *Op cit.* p. 55.

<sup>23</sup> Pub. BENAVIDES, A. *Memorias de Fernando IV*, t. II, doc. LVII. pp. 82.

<sup>24</sup> SAINZ, DÍAZ, Vicente. *Ibidem.* p. 479.

<sup>25</sup> Pub. BENAVIDES, A. *Memorias de Fernando IV*, t. II, doc. LVII. pp. 84.

<sup>26</sup> BERREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando; GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael; BALLESTEROS BERETTA, Antonio. *La marina cántabra I. De sus orígenes al siglo XVI*. Santander: Diputación provincial, 1968. p. 42.

<sup>27</sup> *Idem.*

el fin de no interponerse en cuestiones políticas que no les favorecían. Por ello, la Hermandad decretó su neutralidad que se materializó en una prohibición estricta de comercio con Inglaterra, Bayona, al ser posesión inglesa, y Flandes hasta que no se disolviera el conflicto:

*“[...] que ningún ome de los concejos sobredichos, no envíen ni lieven por mar ni por tierra, pan ni vino, ni otra vianda, [...] ni otra mercadería ninguna a Bayona, nin a Inglatierra, ni a Falandres mientras esta guerra durare de Francia y del rey de Inglatierra [...]”*<sup>28</sup>.

Ante todas estas directrices políticas, se establecieron además mecanismos para corroborar que todas las villas las cumplirían, bajo pena de embargos o querellas. En el documento dedicaron un apartado donde dejaban constancia de las multas que se imponían a los infractores de los acuerdos o la obligatoriedad a acudir a las posibles citaciones<sup>29</sup>.

En el caso de que surgiera algún conflicto entre villas, se establecían los mecanismos para subsanar estas contiendas<sup>30</sup>. Si dos villas entablaban algún conflicto, delegaban la supervisión del mismo a una tercera que actuaba como jueza del pleito, generalmente la más cercana geográficamente<sup>31</sup>.

Sintetizando, la Hermandad de las Marismas surgió en un complicado contexto, tanto interno como internacional, en el que los diferentes poderes hallaron en la diplomacia las mejores estrategias con las que defender sus intereses.

Además, una vez fundada la Hermandad era necesario mantenerla; en este sentido destacan los mecanismos empleados por las villas para mantener unida la Hermandad: en el caso de que surgieran conflictos entre dos concejos, estos se debían reunir en una tercera villa, la que por lo general era la más próxima geográficamente, donde actuaría esta última como juez del conflicto<sup>32</sup>. no hay que olvidar que uno de los fundamentos básicos de la fundación fue mantener la unión ante cualquier conflicto, tanto interno entre villas hermanas, como externo con la defensa de los fueros y privilegios ante luchas dinásticas. Sin olvidar las dificultades internaciones surgidas con otras potencias, o

---

<sup>28</sup> Pub. BENAVIDES, A. *Memorias de Fernando IV*, t. II, doc. LVII. pp. 84.

<sup>29</sup> DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. “La Hermandad... *Op cit.* p. 46.

<sup>30</sup> *Ibidem.*

<sup>31</sup> *Idem.*

<sup>32</sup> *Idem.*

incluso con el propio rey cuando no se cumplían lo acordado respecto a diezmos y aranceles.

### **1.1. Medios humanos y materiales**

La Hermandad de las Marismas debía desarrollar sus propias herramientas para poder obtener beneficios o para defender su posición. Al ser una hermandad propiamente marina, no es de extrañar pues, que su principal interés se centrara en sus navíos, motor de toda actividad económica o política, y en los puertos de donde procedían.

#### **1.1.1. Gentes de mar y navíos**

En este apartado se van a enumerar aquellos aspectos más técnicos de la Hermandad y cómo evolucionaron, así como la repercusión que alcanzaron a lo largo de todo el litoral cantábrico.

Debido a su localización geográfica, las villas del cantábrico fueron el punto de conexión entre las rutas marítimas del Mediterráneo, el Atlántico y el Mar del Norte. Esto favoreció un intercambio cultural que estimuló la cultura marítima, en un contexto en el cual, la Europa occidental atlántica tomaba conciencia de poseer control sobre las rutas oceánicas, materializándose esto en esa expresión cultural<sup>33</sup>.

Además de estos fenómenos culturales que afectaron a todo el conjunto de las ciudades marítimas por igual, también se compartió la cultura técnica y los avances correspondientes al campo naval. Entre estos hay que sumar el uso de instrumentos jurídicos y legales adaptados a la realidad marítima como las cartas de fletamento. Otros elementos a destacar serían las sociedades marítimas en su conjunto o los tipos de embarcaciones empleados en las empresas comerciales. Asimismo, se desarrolló también un vocabulario empleado por todos los marineros, presente en la documentación mercantil de la época, así como en la nomenclatura de los equipamientos de embarcaciones o el lenguaje técnico empleado, que es muy similar en cada uno de los

---

<sup>33</sup> MORALES BELDA, Francisco. *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona: Ediciones Ariel, 1974. p. 246.

reinos atlánticos<sup>34</sup>. Otros elementos coetáneos del ámbito náutico internacional serían el noray, la quilla o el *pieu* francés.

En estas ciudades costeras se estimuló rápidamente la aparición de un gran número de oficios relacionados con empresas navales, que iban desde la construcción naval, hasta oficios notariales de cara a redactar cartas de fletamento y derivados<sup>35</sup>. El trabajo de mozo de carga/descarga y el de transportista eran oficios que ofrecieron empleo a un sector amplio de la sociedad.

En el caso de la villa de Santander, por ejemplo, se diversificaron estos oficios, donde los ciudadanos trabajaron como transportistas, patronos de barco, marineros, los *robadores*, descritos en la Partidas de Alfonso X o mercenarios. Por ello, las tripulaciones de los barcos estaban integradas por dos sectores principalmente conforme se acercaba ya la Edad Moderna, diferenciándose los propios marineros y/o mano de obra especializada y, por otro lado, los mercaderes, patronos y viceversa<sup>36</sup>.

De esta forma, nos encontramos con que las embarcaciones estaban comprendidas por: cómitres o patronos, capitanes, contra maestres, pilotos o “nao cheros”, marineros, grumetes, pajes y los denominados “oficiales de la nao”, encargados estos últimos del mantenimiento del barco y su tripulación<sup>37</sup>. Pero destaca la figura del maestre, siendo este el encargado de la logística del navío. Esta figura se encargaba principalmente del abastecimiento y de la seguridad de la carga hasta que fuera entregada a su destinatario<sup>38</sup>.

A grandes rasgos, y analizando el contexto de la época, no es de extrañar que el oficio de marinero fuera un medio de vida peligroso debido a las inseguridades del mar. La razón de esto es que el corso y la piratería, además de los conflictos internacionales estaban a la orden del día con asaltos a navíos mercantes, he ahí la necesidad capital de defenderse frente a estas hostilidades. Debido a esto, es innegable la íntima relación que

---

<sup>34</sup> SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. ““ Las Neireidas” del norte”: puertos e identidad urbana en la fachada Cantábrica entre los siglos XII-XV” en *Anales de la Universidad de Alicante: Historia Medieval*. (2009-2010). N.º 16. p. 50.

<sup>35</sup> SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. Santander, puerto atlántico medieval. En GÓMEZ OCHOA, Fidel (ed.). Santander, *puerto, historia y territorio*. Santander: Ediciones Universidad de Cantabria, 2011. p. 115.

<sup>36</sup> *Idem*.

<sup>37</sup> CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. “Contribución al estudio del transporte marítimo en el Mar Cantábrico (1475-1492)” en *Anuario del Instituto de Estudios marítimos Juan de la Cosa*. (1981-1982). N.º 4. pp. 43.

<sup>38</sup> *Ibidem*. p. 39.

se estableció entre lo mercantil y lo militar, puesto que estas flotas mercantes debían estar preparadas ante posibles adversidades<sup>39</sup>.

Por ello, no es de extrañar que el transporte para realizar dichas travesías sufriera una evolución a lo largo de toda la Edad Media. Es durante este periodo, cuando la marina experimentó un complejo proceso de transformación, partiendo de una primigenia fuerza naval que evoluciona hasta crear flotas adaptadas a los distintos mares y océanos. Por tanto, se considera esta la transición entre una primera fuerza naval y los navíos ideados para las rutas oceánicas más presentes a fines de la Edad Media y época moderna<sup>40</sup>.

Evolucionan paralelamente las metodologías de los trabajos para construir dichos navíos, viéndose afectados numerosos oficios presentes en astilleros. Un ejemplo de esto sería el calafateado o carenado, técnica basada en estancar las maderas del barco y evitar la entrada de agua; o bien, la adaptación y evolución de las velas de acuerdo a la localización por donde se desplazara el navío, puesto que no afectaba de la misma forma la fuerza del viento a los distintos tipos de velas medievales. Se desarrollaron principalmente dos tipos, siendo la vela cuadrada y la vela triangular o “latina”, debido este nombre a su influencia mediterránea<sup>41</sup>.

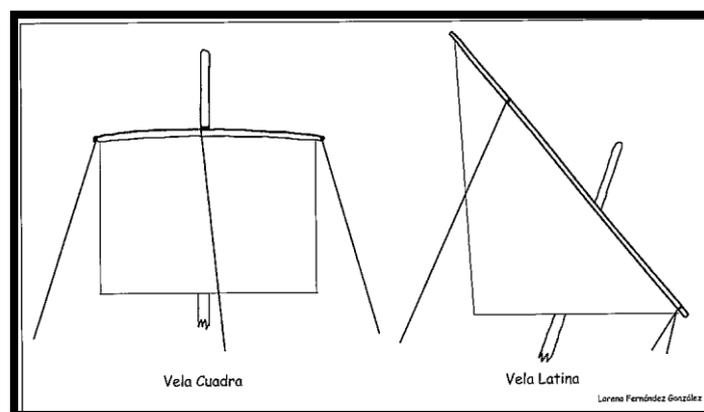


Figura 1: Esquema de los tipos de vela medieval. La vela cuadrada (izquierda) y la vela triangular o latina (derecha)<sup>42</sup>.

<sup>39</sup> BERREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando; GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael; BALLESTEROS BERETTA, Antonio. *La marina cántabra...* Op cit. p. 52.

<sup>40</sup> CERVERA PERY. *El poder naval en los reinos hispánicos*. Madrid: San Martin, S.L., 1992. p. 247.

<sup>41</sup> FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. “La construcción naval en el Cantábrico a finales de la Edad Media. Técnicas, modelos e innovaciones en el Puerto de Santander” en *Edades: revista de historia*. (2002). N.º 10. P. 107.

<sup>42</sup> *Ibidem*. p. 108

En el caso de la vela cuadrada, el diseño aprovechaba al máximo el viento de popa, por lo que la embarcación se movía en la misma dirección al viento. Aunque tenía su inconveniente, puesto que si el viento cambiaba de dirección podía provocar que el navío volcara. Por ello se debían buscar métodos para subsanar dichos problemas, como aumentar el calado<sup>43</sup>. Sin embargo, la vela triangular estaba más enfocada a aguas tranquilas, siendo peligroso su uso en tormentas y llegando incluso a fines del periodo a utilizarse de forma conjunta con la vela cuadrada, conociéndose esto como “aparejo mixto”<sup>44</sup>.

La tipología de los diferentes navíos empleados por los medievales difiere en función de los diferentes historiadores. Numerosos autores prefieren categorizar las embarcaciones en cuanto a su tamaño o funcionalidad, pero otros como Casado Soto o Ángel Luis Molina Molina, optan por diferenciarlos según el método de propulsión, es decir, el remo y la vela.

En el caso del primer grupo, es decir, en función del tamaño y funcionalidad, destaca la galera, nave utilizada principalmente para la guerra, aunque empleado en menor medida para empresas mercantes. Estos navíos se emplearon principalmente en el Mar Mediterráneo de donde son originarios, pero fueron rápidamente exportados a los puertos del atlántico. Hundieron sus raíces en la navegación clásica, pero más coetáneo, a su evolución a partir del dromón bizantino<sup>45</sup>. De esta forma, se trata de un barco largo y estrecho con borda baja y proa afilada, que en el caso castellano, simplifica su estructura en comparación al caso bizantino traduciéndose esto en una mayor ligereza y rapidez, fundamental para los combates<sup>46</sup>.

---

<sup>43</sup> En náutica, el calado de un barco es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base o quilla. Este último es la base sobre la que se construye el barco.

<sup>44</sup> *Ibidem*. p. 107

<sup>45</sup> CASADO SOTO, José Luis. “El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna” en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. (2003). N.º 4. p. 541.

<sup>46</sup> GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier. *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*. Valladolid: Ediciones Universidad de Valladolid, 2014. p. 86.

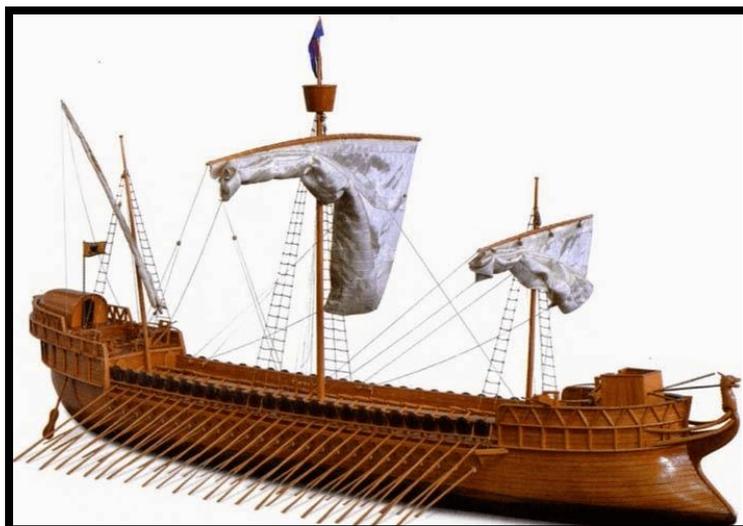


Figura 2: Recreación de un dromón bizantino de la Dinastía Isáurica del siglo VIII<sup>47</sup>.

Las galeras fueron embarcaciones muy presentes en el mundo marítimo medieval, dejándose incluso entrever en miniaturas como las de las Cantigas de Santa María. Pero habría que esperar hasta mediados del siglo XIII para documentar su construcción por primera vez en astilleros peninsulares, más en concreto en las riberas del Cantábrico<sup>48</sup>.

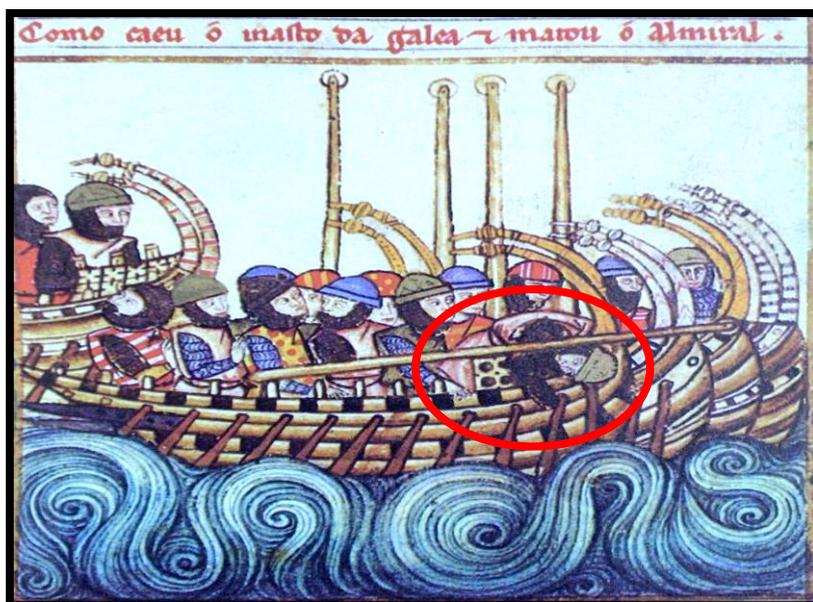


Figura 3: Representación medieval de una galera en las Cantigas de Santa María<sup>49</sup>.

<sup>47</sup> <https://arrecaballo.es/edad-media/el-imperio-bizantino/ejercito-bizantino-de-la-dinastia-isaurica/> [Consulta 15/07/2021].

<sup>48</sup> CASADO SOTO, José Luis. "Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las Cantigas de Santa María" en *Alcanate: Revista de estudios Alfonsíes*. (2012-2013). N. 8. pp. 205-206.

<sup>49</sup> Alfonso X, rey de Castilla (1221-1284). *Cantiga de Santa María: Códice rico*. Disponible en <https://rbdigital.realbiblioteca.es/s/rbme/item/11337#?c=&m=&s=&cv=&xywh=-2776%2C-313%2C9295%2C6240> . Consulta [20/08/2021]

Analizando más en profundidad la imagen, procedente de las Cantigas de Santa María, se puede percibir que son galeras adaptadas para la guerra, introduciéndose detalles y tipologías muy marcadas. Se representa a un grupo de soldados que probablemente se hallen en un combate armado, donde además se corrobora esto con la inscripción que se encuentra en la parte superior de la imagen:

*“Como caeu ó masto da galea et matou ó almiral”*<sup>50</sup>.

En relación a la inscripción, se observa en el centro de la imagen marcado con un círculo rojo el accidente mencionado con el mástil caído junto al cadáver del almirante.

Los soldados de la imagen portan equipamiento militar, principalmente cotas de malla y bacinetes a modo de protección. Por otra parte, se da a entender que se encuentran en el Mar Mediterráneo, puesto que se observa que las galeras no portan velas y prescinden de su uso para moverse por la fuerza de los remos. De esta forma, se aprecia la popularidad de estos navíos en el contexto bélico medieval, siendo unos de los navíos más representativos para estos casos.

Cabe destacar sobre las galeras, que además de predominar el uso de vela latina para adaptarse mejor a los vientos mediterráneos, podía variar su estructura dependiendo de su funcionalidad, ya fuera mercantil o militar. Se aumentaba así el nivel de la borda para aumentar el tamaño de la carga de transporte<sup>51</sup>.

A esta embarcación de remos se le suman navíos como la pinaza o el batel. La pinaza se enfocaba principalmente a la pesca o comercio de cabotaje dado su reducido tamaño y fácil maniobrabilidad. Es por esta facilidad que esta embarcación se empleó especialmente en el norte peninsular, donde el mar presenta fuertes corrientes y existen muchos acantilados peligrosos<sup>52</sup>. Por otra parte, el batel se implementó como embarcación auxiliar a barcos de mayor tonelaje, es decir, de mayor envergadura, ya fueran comerciales o militares<sup>53</sup>.

---

<sup>50</sup> “Como cayó el mástil de la galera y mató al almirante” (traducción propia).

<sup>51</sup> MOLINA MOLINA, Ángel Luis. “Los viajes por mar en la Edad Media” en *Cuadernos de turismo*. (2000). N.º 5. p. 116.

<sup>52</sup> *Ibidem*. p. 207.

<sup>53</sup> *Ibidem*. pp. 209-210.

Pasando a tratar las embarcaciones de vela, la más predominante dada su importancia es la nao, la cual se impuso como el navío más utilizado en las aguas cantábricas. Tal es su importancia que está presente en varios sellos de villas como la de Santander o San Sebastián, puesto que era el barco por excelencia en el Golfo de Vizcaya<sup>54</sup>.



Figura 4: Representación de una nao en el sello de San Sebastián (izquierda) y en el sello de Santander (derecha)<sup>55</sup>.

Fundamentalmente eran navíos de alta borda dada su función mercantil, con un solo palo donde se anclaba la vela cuadrada y de longitud reducida. Además, contaba con un castillo en popa y una cofa en lo alto del mástil para el vigía<sup>56</sup>.

Si bien estas son sus características fundamentales, sus proporciones y capacidad se veían coartadas por los posibles defectos de su espacio o la profundidad de las ensenadas por las que transcurriría<sup>57</sup>. Con el paso del tiempo fue evolucionando y adaptándose a sus funciones, con una mayor capacidad de carga y un mayor castillo, siendo el barco preferido para la navegación oceánica.

La coca era otro barco de propulsión a vela, adaptado directamente por mareantes cantábricos debido a la influencia de la Liga Hanseática en el Mar Báltico o el Mar del Norte<sup>58</sup>. Se caracterizaba fundamentalmente por ser de alta borda, poca eslora y utilizada en ocasiones para comercio y otras para el corso. Desde finales del siglo XIII las cocas

<sup>54</sup> FÉRNANDEZ GONZÁLEZ, Lorena. “La construcción naval en el Cantábrico...”. *Op cit.* p. 114.

<sup>55</sup> <https://www.pinterest.es/pin/6915137177573063/> y <https://es.paperblog.com/el-sello-del-concejo-de-santander-4418513/>. [Consulta 13/07/2021]

<sup>56</sup> GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier. *La marina de guerra...* *Op cit.* pp. 88-89.

<sup>57</sup> CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. “Contribución al estudio del transporte marítimo...”. *Op cit.* p. 12.

<sup>58</sup> CASADO SOTO, José Luis. *Panorama tipológico de los barcos...* *Op cit.* p. 202.

comenzaron a operar regularmente en aguas mediterráneas, incluyéndose nuevos aparejos o protecciones de madera o escudos paveses recubiertos de cuero con el objetivo de proteger a los marineros o ballesteros que combatieran al enemigo<sup>59</sup>.

El último de los barcos de carga de manufactura cantábrica pero importado directamente desde aguas septentrionales atlánticas, sería el haloque o aloque. Sus características son peor conocidas que las de la coca, pero sí que se sabe que su estructura era simétrica a diferencia de otras embarcaciones. Poseía una sola vela cuadrada, pero tenía un claro defecto: su menor capacidad de carga en comparación a las naos o a las cocas, puesto que tenía menor altura<sup>60</sup>.

Con todo esto, no es de extrañar que las villas cantábricas tuvieran una fuerte presencia en las aguas atlánticas y mediterráneas durante la Baja Edad Media, puesto que contaron con todos los elementos idóneos para ello. En primer lugar, contaron con las influencias suficientes como para desarrollar sus propias tipologías de navíos, adaptándolas directamente desde otros reinos tanto mediterráneos como atlánticos, como es el caso del ya mencionado dromón bizantino o la coca hanseática. Pero a su vez, estuvo presente esa cultura marinera que fue ligada a la vida de los puertos, donde se concentraba por un lado la mano de obra marinera y los artesanos que trabajaban tanto en astilleros o atarazanas para construir y reparar navíos, comprendiendo un gran sector de la sociedad.

### 1.1.2. Puertos, astilleros y atarazanas

Ya se ha comentado a lo largo del trabajo el importante desarrollo y la ferviente presencia de navíos del norte peninsular en las aguas medievales, pero el desarrollo de las villas pertenecientes a la Hermandad de las Marismas requería igualmente de unas infraestructuras que permitieran fabricar, arreglar y recalar en sus puertos con las mejores condiciones posibles.

En época medieval, el conjunto de la morfología urbana de las villas costeras (viviendas, calles, mercados, etc.) estaba condicionada en gran medida por los puertos, puesto que era el elemento que articulaba el control del entorno<sup>61</sup>. Pero también se

---

<sup>59</sup> CERVERA PERY, José. *El poder naval...* Op cit. p. 249.

<sup>60</sup> GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier. *La marina de guerra...* Op cit. pp. 89.

<sup>61</sup> GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel. *Historia de Cantabria: Prehistoria, Edades Antigua y Media*. Santander: Ediciones de librería Estvdio, 1985. p. 485.

respondía a un condicionamiento del terreno, puesto que predominaban los emplazamientos localizados en la línea del litoral, rodeados por el mar y en torno a estuarios de fácil defensa<sup>62</sup>. Aunque en la costa cántabra, pocos emplazamientos otorgaban la facilidad de preparar emplazamientos para salvaguardar los barcos dada su costa alta, unos pocos lugares destacaron por disponer de unas condiciones ideales.

Los puertos inicialmente no requerían de grandes emplazamientos para atracar sus barcos, puesto que sus actividades pesqueras y comerciales se practicaban a través del cabotaje, es decir, una navegación poco distante de la tierra en la que no se perdía de vista la tierra firme. Por ello tanto en esta primera etapa tanto a los mercaderes como a los pescadores les bastaban los fondeaderos de las playas cercanas. Debido a la sencillez de las barcas, no se requería más que un viento y oleaje favorable para salir fácilmente a la mar<sup>63</sup>. De esta forma hay que diferenciar entre estos denominados puertos naturales, de los puertos propiamente comerciales que ya cuentan con infraestructuras artificiales creadas por el hombre.

Conforme evolucionaron las innovaciones técnicas y los navíos, se hicieron más complejas las actividades de pesca y comercio, lo cual requirió una remodelación de los accesos al mar, provocando así una evolución de los puertos. Las primeras adaptaciones vinieron de mano de la instalación de postes, ya fueran de madera o piedra, que sirvieron como amarraderos para los barcos, pero con el progresivo aumento del calado de los navíos, se hizo vital la ampliación de los embarcaderos<sup>64</sup>. Apareció así un elemento que permitió diferenciar los puertos naturales de los comerciales, siendo el muelle el elemento diferenciador<sup>65</sup>.

Estos muelles se construyeron originalmente mediante muros de sillería y ocasionalmente de madera, dada la riqueza existente de estas materias primas en la zona cantábrica<sup>66</sup>. Con la construcción de este emplazamiento, se logró acercar el suelo firme

---

<sup>62</sup> SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel; AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. “Infraestructuras e instalaciones portuarias, fluviales e hídricas en las villas del norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras públicas como instrumentos de poder” en VAL VALDIVIESO, María Isabel del (ed.). *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*. Santander: PUBliCan, 2008. p. 276.

<sup>63</sup> FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander, una ciudad medieval*. Santander: Ediciones librería Estvdio, 2001. p. 357.

<sup>64</sup> *Ibidem*. p. 358.

<sup>65</sup> *Ibidem*. p. 360.

<sup>66</sup> *Ibidem*. p. 361.

a zonas donde la profundidad del agua era mayor y permitía recalar a los cada vez mayores navíos. A su vez, se construyeron edificios en las inmediaciones donde se recogían los aparejos necesarios para la práctica naval (jarcias, velas, redes, etc...).

El método para lograr dichas ampliaciones se basaba en la utilización de sistemas de cimentación bajo el agua o ensanches que debían de soportar el constante oleaje. El más conocido de estos sistemas es la cimentación con pilotes, consistente en superponer hileras de estacas o tablones que contaban con un compartimento interior donde se introducían materiales que no dejaran paso al agua (arcillas, piedra, guijarro, etc.)<sup>67</sup>. Este sistema requería de obras de ingeniería para instalar las hileras, lo cual implicaba el empleo de mazas o grúas especializadas. Era el método más difundido, siendo un gran exponente los ensanches de la villa de Santander, que si bien se alargan a lo largo del tiempo hasta casi nuestros días, se comenzó en torno al siglo XV a ampliar los muelles ya fuera agrupando tierra o ampliando con estructuras<sup>68</sup>.

Sin embargo, la instalación de estas infraestructuras generó otros problemas: en primer lugar, al constante oleaje, que acumulaba sedimentos en torno a los barcos y cimientos de los ensanches, provocando un aterramiento. Para solucionar este problema, se requería de la creación de los rompeolas, que servían como barrera de contención del oleaje por la parte exterior tal y como se observa en la figura que representa la villa de Laredo y, por la parte interior, como fondeadero para los barcos<sup>69</sup>.

---

<sup>67</sup> *Ibidem.* p. 363.

<sup>68</sup> *Ibidem.* p. 369.

<sup>69</sup> Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos, núm. 266. Año 1611.

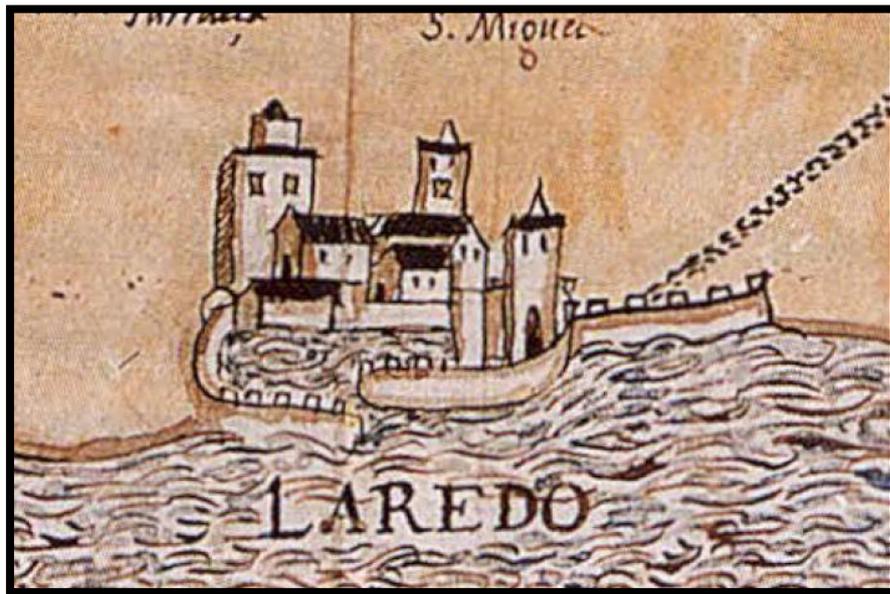


Figura 5: Miniatura de la villa de Laredo, año 1611<sup>70</sup>.

El caso de la villa de Laredo, y más en concreto de su puerto, era particular, puesto que a diferencia de otros puertos que se ampliaron ganando espacio al mar, este sufrió un proceso de desgaste continuo que derruía las construcciones sobre el mar. Las razones de ello vienen de las condiciones climáticas y geográficas de su puerto, localizado en una parte de la costa donde afectaban gravemente los temporales y el constante oleaje, deteriorando rápidamente las estructuras<sup>71</sup>.

Otro de los problemas venía de la mano de la vida marina. Más concretamente de una especie de molusco que se adhería a los cascos de los navíos y a las cubiertas de los cimientos, conocido como *Teredo Navalis* pero llamado más comúnmente broma<sup>72</sup>. La acción de este molusco perfora la madera, requiriendo la reparación constante de los barcos en los astilleros o atarazanas, así como la rehabilitación de los cimientos para evitar el riesgo de derrumbe.

<sup>70</sup> Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos, núm. 266. Año 1611.

<sup>71</sup> TORO MIRANDA, Rosa María de. *La villa de Laredo en la Edad Media (1200-1516): orígenes, espacio urbano y población*. Torrelavega: D.L., 2016. p. 175.

<sup>72</sup> *Ibidem*. p. 363.

Un ejemplo de evolución progresiva del puerto o en general, de la vida portuaria, es el caso de la villa de Guetaria, otro miembro de la Hermandad de las Marismas. En este caso, contaba con un pequeño puerto en el norte tal y como se aprecia en la imagen, facilitando el abrigo de las embarcaciones. Pero la acción humana de mano de la sedimentación, además de la erosión natural, acabó llevando a la unión entre la isla de San Antón y la tierra firme convirtiéndose en un tómbolo<sup>73</sup>. A raíz de esto, el antiguo puerto desapareció en favor de un muelle de reducido tamaño, trasladándose el fondeadero a la zona este de la villa<sup>74</sup>.

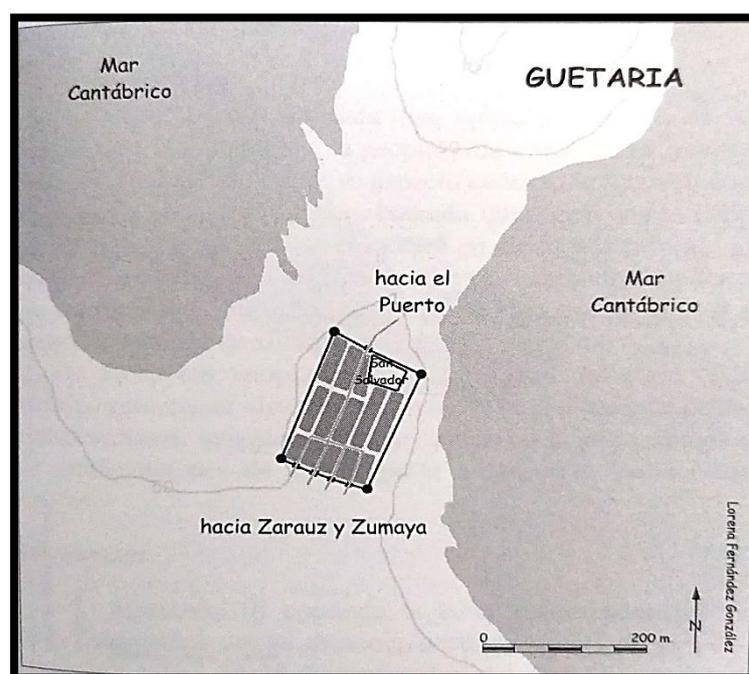


Figura 6: Plano de la villa medieval de Guetaria<sup>75</sup>.

Los puertos medievales contaron con un gran número de espacios, cada uno destinado a una actividad en concreta. Por ello, un elemento fundamental de la vida portuaria eran los astilleros, pudiendo haber varios en cada puerto, puesto que la construcción y reparación de barcos era un oficio de importancia y bastante demandado. De hecho, los astilleros de la costa cantábrica gozaban de buen renombre dados los

<sup>73</sup> FERNÁNDEZ GONZALEZ, Lorena. "El fenómeno urbano medieval en el territorio guipuzcoano: aspectos fundamentales sobre su origen y desarrollo" en Solorzano Telechea, Jesús Ángel; ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz (coord.). *El fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero: revisión historiográfica u propuestas de estudio*. Santander: Asociación de jóvenes historiadores de Cantabria, 2002. p. 119.

<sup>74</sup> *Idem*.

<sup>75</sup> VAL VALDIVIESO, María Isabel del (ed.). *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*. Santander: PubliCan, 2008. p. 119.

recursos naturales de los que disponía para la construcción de barcos, sobre todo sus maderas, fundamentalmente el roble que es muy abundante<sup>76</sup>.

Por último, habría que hablar de las atarazanas medievales. Eran instalaciones que no se centraban únicamente en la construcción de naves. Se usaban para el mantenimiento y reparación, aunque sobre todo eran infraestructuras para guarecer dichas naves ante las inclemencias del tiempo en periodos de inactividad naval<sup>77</sup>.

Al igual que otros emplazamientos marítimos, las atarazanas requerían de disposición directa de materias primas, principalmente dos: la madera y el hierro. Por otra parte, era fundamental poseer una ruta de abastecimiento directa y segura, evitándose así retrasos en la entrega de los materiales<sup>78</sup>.

La villa de Santander es uno de los casos mejor documentados en cuanto a su composición portuaria y evolución. La villa contó inicialmente con un denominado “puerto o dársena interior” localizado en la desembocadura de la ría de Becedo. Esta ría separaba a su vez las dos zonas de la villa, la puebla vieja y la puebla nueva unidos por el puente que servía como conexión<sup>79</sup>.

A ambos lados de la salida de la ría se encontraba localizado lo que se conocía como “el Boquerón” que era fundamentalmente un sistema de defensa donde se conectaba una cadena entre dos puntos para impedir el paso de naves, además de poseer una torre a cada lado de la entrada<sup>80</sup>.

---

<sup>76</sup> FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander, una ciudad...* *Op cit.* p. 364.

<sup>77</sup> GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier. *La marina de guerra...* *Op cit.* pp. 116.

<sup>78</sup> *Ibidem.* p. 117.

<sup>79</sup> FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander, una ciudad...* *Op cit.* p. 376.

<sup>80</sup> SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel; AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. “Infraestructuras e instalaciones portuarias...” *Op cit.* p. 280.

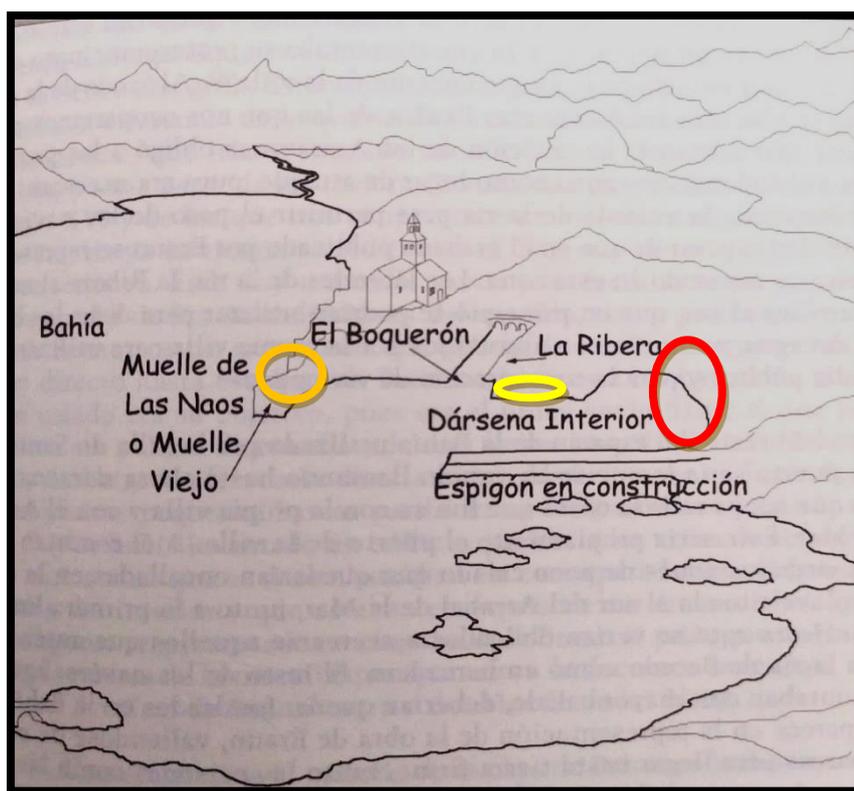


Figura 7: Plano del puerto medieval de Santander con detalle de sus partes<sup>81</sup>.

El resto del espacio dedicado al puerto de Santander era conocido como “dársena interior”, que fue el puerto propiamente dicho. A esta parte accedían los barcos de poco calado. A su vez, esta zona del puerto se dividía de acuerdo a la siguiente forma: al oeste había embarcaderos de madera, también llamado Muelle del Cay (amarillo)<sup>82</sup>; al norte, junto al arrabal, se encontraban playas donde fondeaban los bateles o embarcaciones pesqueras (rojo); y, por último, al sur estaba el Cay de las Naos (naranja), en las inmediaciones del castillo y construido de sillería, además de poseer garitas<sup>83</sup>.

Al fondo de la ría de Becedo se encontraban las atarazanas de Santander, de vital importancia puesto que son las únicas documentadas en el norte de la península y de donde procedían numerosas galeras reales de la marina castellana. Fue una construcción de iniciativa regia de manos del rey Enrique II de Trastámara tras la victoria de la batalla de la Rochela, cuya función principal era la de armar la flota castellana<sup>84</sup>.

<sup>81</sup> FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander, una ciudad...* Op cit. p. 377.

<sup>82</sup> El término Cay viene a ser un sinónimo de muelle.

<sup>83</sup> *Idem.*

<sup>84</sup> CASADO SOTO, José Luís. “De *Portus Sancti Emetherii* a Santander: Historia Medieval” en PÉREZ SÁNCHEZ, José Luís (Dir.). *Santander: Historia de una ciudad*. Santander: Editorial Cantabria, 2005. p. 94.



Figura 8: Detalle del relicario procedente de la Catedral de Santander. Vista del puerto, la ría de Becedo y las atarazanas al fondo de esta (círculo rojo)<sup>85</sup>.

Su primera mención documental procede de 1396, concretamente de un documento el que se menciona la compra de un edificio colindante de las atarazanas, localizado en la calle de las Carnicerías<sup>86</sup>:

*“... Viendo al prior e cabillo [...] la my meytad de casas que yo he e heredo en la rua dela Carneçeria desta dicha villa [...] Tienen por costaneras [...] por detras, las taraçanas...”<sup>87</sup>.*

El edificio contaba con cuatro naves y tres hileras que se cortaban, sostenidas por amplios arcos de sillería de medio punto, con la capacidad de construir y guarecer ocho naves simultáneamente. A su vez, se disponía de la Torre del Almirante, un muelle y una explanada cuya función era acoger las materias primas<sup>88</sup>. Edificio de gran envergadura,

<sup>85</sup> VAL VALDIVIESO, María Isabel del (ed.). *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*. Santander: PUBliCan, 2008. p. 281.

<sup>86</sup> FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander, una ciudad...* Op cit. p. 380.

<sup>87</sup> *Idem.*

<sup>88</sup> CASADO SOTO, José Luís. “De Portus Sancti Emetherii...”. Op cit. p. 94.

del que se puede extraer la conclusión de que era de vital importancia de cara a las empresas navales, tanto de la villa como de la propia marina castellana.

Teniendo en cuenta todos los aspectos relacionados con las infraestructuras portuarias que se han tratado, se extrae la suficiente información como para afirmar que los puertos en la Edad Media formaban un conjunto entre la conexión del mar y la tierra, y donde se localizaban todos los servicios que ofrecía la población.

En su libro “La Hermandad de las Marismas”, F. Morales Belda lo resume de la siguiente forma:

*“Un puerto de mar, para serlo con su total significado, ha de reunir una serie de características [...] que comienzan con la más simple del abrigo natural para alcanzar su completo contenido en una compleja interdependencia de hombre, medios y ámbito.”<sup>89</sup>*

## **2.2. Actividades político-económicas de la Hermandad**

Las actividades comerciales y políticas están en íntima relación, adecuándose una a la otra dado el contexto en el que se desarrollan. En este caso, la situación general europea afectó de primera mano a los flujos comerciales y, además, los intereses comerciales promovieron la aparición de hostilidades entre reinos o puntos de comercio. El claro ejemplo de esto último fueron las constantes hostilidades entre Bayona y las villas del norte peninsular, repercutiendo esto a su vez en las relaciones hispano-inglesas.

La Hermandad de las Marismas, como organización de ultramar, logró establecer un cordón comercial a semejanza de la Liga Hanseática con sede en Lübeck. Por lo tanto, las villas del norte sirvieron como punto principal de entrada o salida de una amplia gama de productos, donde destacan por ejemplo la lana como principal exportación o los paños flamencos procedentes de Flandes como importación.

Por otra parte, las actividades políticas de la organización fueron una constante a lo largo de toda la Baja Edad Media, dejándose entrever en pactos, acuerdos y viceversa con otros reinos, llegando incluso a negociar de primera mano con el monarca inglés Eduardo II. Pero sin duda, el punto principal que afectó a todos los reinos por igual fue el

---

<sup>89</sup> MORALES BELDA, Francisco. *La Hermandad de las... Op cit.* p. 112.

estallido de la Guerra de los Cien Años entre Inglaterra y Francia, donde participó activamente la flota castellana, con episodios como la batalla de Winchelsea o la Rochela, con la intervención de marinos norteños.

### 2.2.1. Entramado comercial y rutas

Como punto de partida se ha de mencionar la íntima relación que mantuvieron las villas de la Hermandad de las Marismas con enclaves comerciales como Burgos, conformándose una espina dorsal a través de la península para el movimiento de productos. A su vez, influyó enormemente la creación de la Mesta, generalizándose así el comercio de pieles, carne o lanas, siendo estas últimas las que más adelante en el tiempo fueron un producto muy demandado<sup>90</sup>.

A su vez, el desarrollo progresivo del comercio en el siglo XIII vino de mano de unas condiciones iniciales favorables, con un aumento de la producción agraria, la formación de excedentes y la aparición de núcleos de población donde se agrupaban los artesanos<sup>91</sup>. Este crecimiento de las poblaciones estimuló la circulación de mercancías para subsanar las necesidades básicas de los ciudadanos. Se pasaba de un comercio de productos de lujo y a poca escala a un comercio masivo de bienes de consumo y a menor coste<sup>92</sup>.

Según T. F. Ruiz, la segunda mitad del siglo XIII vino a ser un periodo de incubación para el ferviente comercio castellano, que, si bien ya había contactos, no se materializaría hasta el comienzo de 1300<sup>93</sup>.

Son varias las fuentes que corroboran esta información, siendo una de ellas el documento fundacional de las Hermandad de las Marismas, donde se mencionan los acuerdos de 1297 a los que se llega con el rey de Portugal para comerciar libremente y

---

<sup>90</sup> RUIZ GÓMEZ, Francisco. “Las relaciones comerciales entre la Bureba y la costa cantábrica en los siglos XII y XIII” en *El fuero de Santander y su época: actas del Congreso conmemorativo de su VII centenario*. Santander: Diputación Regional de Cantabria, 1989. P. 302.

<sup>91</sup> GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel. “La Europa atlántica a finales del siglo XIII: Política y comercio” en *1296-1996. VII centenario de la Hermandad de las Marismas: ciclo de conferencias*. Castro Urdiales: Excmo. Ayuntamiento de Castro Urdiales, 1996. p. 15

<sup>92</sup> *Idem*.

<sup>93</sup> RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII” en *El fuero de Santander y su época: actas del Congreso conmemorativo de su VII centenario*. Santander: Diputación Regional de Cantabria, 1989. P. 285.

asegurarse la protección de los mercaderes<sup>94</sup>. Fue un acuerdo que buscaba la concordia entre los mercaderes de los reinos, ofreciéndose protección para, entre otras cosas, que los mercaderes lusitanos llegaran a sus destinos como Normandía o Flandes, estipulado en cartas de fletamento<sup>95</sup>.

Por otra parte, interesa la relación de los diezmos de los puertos de Castro, Laredo, Santander y San Vicente, extraído de *Las Cuentas de Sancho IV* y correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de febrero de 1293 y el 31 de enero de 1294, momento previo al que se busca tratar. Se indica la cuantía de los pagos realizados en calidad de impuestos, deduciéndose la variedad de los productos comercializados (paños de diferentes procedencias, metales, peletería, etc.)<sup>96</sup>:

<b>Villa</b>	<b>Cuantía del diezmo</b>
<b>Castro</b>	64.683 maravedís
<b>Laredo</b>	13.235,5 maravedís
<b>Santander</b>	65.778 maravedís
<b>San Vicente</b>	645 maravedís
<b>Total</b>	<b>144.341 maravedís</b>

Este cuadro<sup>97</sup> permite apreciar el movimiento de productos por medio de las actividades comerciales, aunque hay ciertas particularidades. Me refiero pues, a ciertos productos que podían no estar gravados con impuestos. Por otra parte, se aprecia cuáles eran los mayores centros comerciales, siendo fundamentalmente Santander y Castro. Al poseer un índice de pagos muy bajo en la relación de diezmos, San Vicente estaba orientado más a la explotación de las actividades pesqueras, relegando el comercio a otras<sup>98</sup>.

<sup>94</sup> DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. “La Hermandad ... *Op cit.* p. 55.

<sup>95</sup> RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. “El desarrollo urbano... *Op cit.* p. 287.

<sup>96</sup> *Ibidem.* p. 286.

<sup>97</sup> Datos del cuadro extraídos de *Ibidem.* p. 285.

<sup>98</sup> *Idem.*

Cabe destacar, a su vez, que la regularización del comercio no se realizó de forma brusca, sino progresiva. Por ello, se efectuó y dejó plasmado por escrito en diversos Cuadernos de Cortes, como los de Haro de 1288, de Palencia de 1313 o de Alcalá de 1348<sup>99</sup>. Se acordaron los puntos sobre los que se actuaría en las actividades comerciales, como dejando constancia de cuáles eran los productos que se podían exportar, los impuestos que debían abonarse en determinados productos o las localizaciones de las aduanas<sup>100</sup>.

Entrando ya en el siglo XIV, momento de máxima expansión comercial, las villas cántabras actuaron como punta de lanza del comercio con el interior castellano como previamente se ha dicho. Se aprovechaba fundamentalmente de la expansión marítima previa de mano de hazañas en diversas victorias militares contra los musulmanes<sup>101</sup>. De esta forma, la ferviente industria pesquera de distintas villas sirvió en muchas ocasiones como moneda de cambio de productos del interior de Castilla, buscando exportarse para obtener una gran cuantía de beneficios.

A su vez, al poseer los medios necesarios para ello, numerosos mercaderes burgaleses buscaron hacer uso de los navíos de numerosos patronos cántabros. Por ello, el oficio de transportista estuvo cada vez más demandado, produciéndose con el transcurso del tiempo un cambio en los roles en referencia a los oficios, existiendo diferencias<sup>102</sup>.

Estuvo el mercader tradicional, el cual podía poseer una flota y que viajaba a otros puertos con el objetivo de comprar y vender productos heterogéneos, siendo así el encargado de su transporte y protección. Progresivamente se produjo esa diferenciación, apareciendo la figura del mercader-transportista. Fue principalmente aquel que, si bien poseía una embarcación, aprovechaba los viajes transportando sus propios productos y los de otros mercaderes ajenos, realizando en un mismo trayecto dos funciones principales puesto que obtenía los beneficios de la venta y compra de su género y el transporte de los productos de otros mercaderes<sup>103</sup>.

---

<sup>99</sup> GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel. *Historia de Cantabria: Prehistoria...* *Op cit.* p. 492.

<sup>100</sup> *Idem.*

<sup>101</sup> RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. "El desarrollo urbano..." *Op cit.* p. 289.

<sup>102</sup> FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander, una ciudad medieval...* *Op cit.* p. 398.

<sup>103</sup> *Idem.*

Las rutas comerciales seguidos por estos mercaderes, que en general fue homogéneo para todo el norte peninsular, residían en unos focos muy marcados: Francia, Inglaterra, Flandes y, en menor medida, el Mediterráneo.

En el caso de Francia, las diversas situaciones políticas afectaron de primera mano al comercio castellano, derivando en unas relaciones conflictivas, reflejo de estas relaciones. A pesar de ello, la presencia de navíos castellanos fue una constante en diversos puertos y a la inversa<sup>104</sup>. La presencia castellana fue frecuente en grandes puertos como los de Burdeos; Arcachon; La Rochela o, sobre todo dada su industria vitícola, la Gascuña; Brest y Saint Malo en Bretaña<sup>105</sup>. Por último y no menos importante, cabe destacar Rouen en Normandía, sirviendo este punto como escala de la ruta hacia Flandes.

---

<sup>104</sup> *Ibidem.* p. 402.

<sup>105</sup> *Idem.*

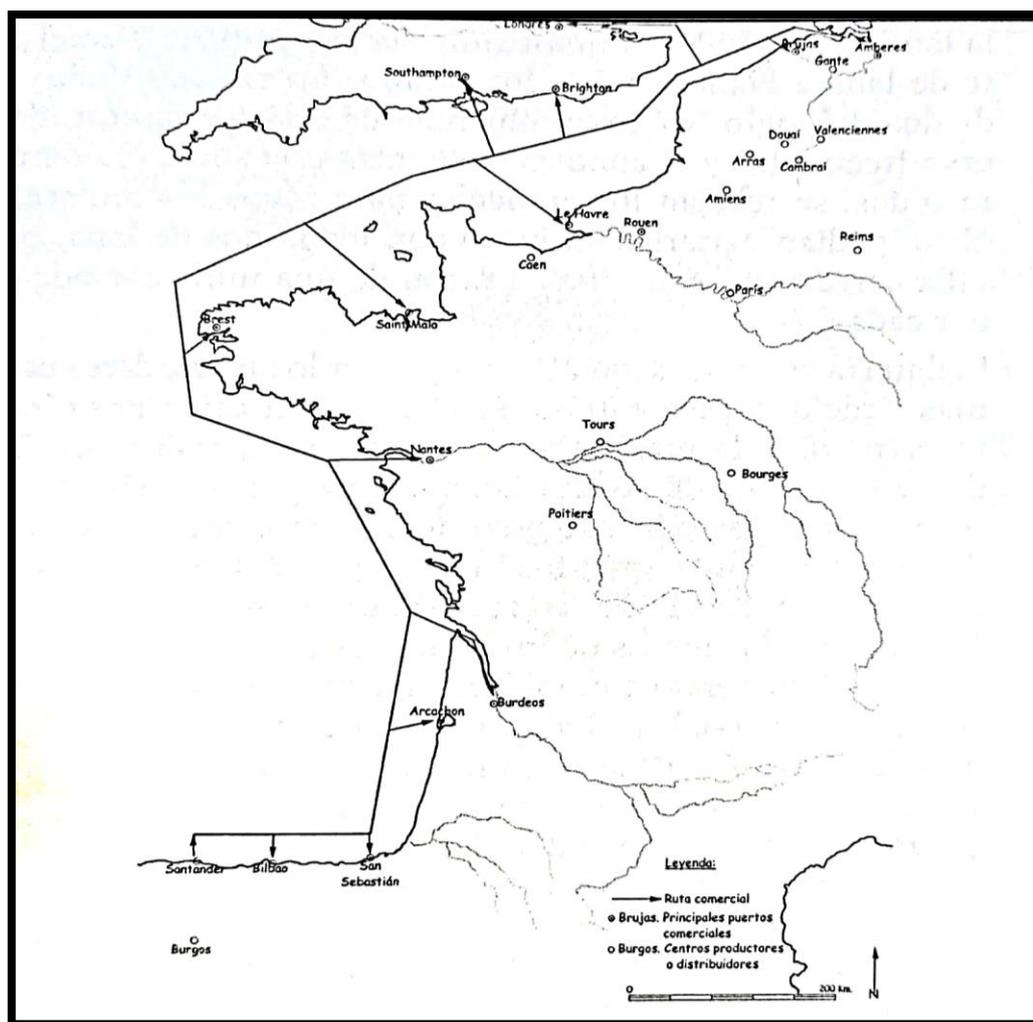


Figura 9: Localización de puertos europeos de primer orden con los que Santander mantuvo relaciones comerciales<sup>106</sup>.

Los productos comercializados en suelo francés iban desde hierro y lana, hasta salazones o un género complementario de procedencia Mediterránea. Sin embargo, de origen francés se importaban principalmente manufacturas, paños o trigo<sup>107</sup>.

En el caso inglés, hay constancia de la presencia de marinos cántabros y vascos en aguas inglesas a finales del siglo XIII, aunque se alcanza su apogeo en torno al siglo XV<sup>108</sup>. Esta presencia se acentuaba sobre todo en los meses de invierno, donde se exportaban productos del sur de la península como miel, dátiles o frutas variadas<sup>109</sup>. Aunque por lo general, todos los navíos realizaban en torno a tres viajes anuales a las costas inglesas, destacando puertos como Bristol, Southampton, Exeter, Plymouth, Londres o

<sup>106</sup> FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander, una ciudad...* Op cit. p. 403.

<sup>107</sup> *Idem.*

<sup>108</sup> *Ibidem.* p. 404.

<sup>109</sup> *Idem.*

los que comprendían la Alianza de los Cinco Puertos (Hastings, Romney, Hythe, Donvers y Sandwich), semejante a la Hermandad de las Marismas<sup>110</sup>.

En cuanto a los productos exportados destaca, al igual que en el caso anterior, las lanas, a lo que se añade en el siglo XV el vino castellano en detrimento del francés como consecuencia del conflicto franco-inglés. Además, se comercializaba una gran variedad de productos de distinta procedencia peninsular, como caballos, hierro, frutas exóticas, etc. Sin embargo, los ingleses exportaban ante todo paños y productos alimenticios en general, incrementándose estos en periodos de escasez, aumentándose a su vez los precios dada la demanda<sup>111</sup>.

Por último estaría Flandes, siendo este el destino de mayor recepción de lana castellana, destacando puertos como los de Amberes, Brabante, Ypres o Brujas. Este caso destaca porque era el centro de mayor manufactura de paños europeo, donde se exportaba la lana sin tratar, para luego importar paños elaborados de todo tipo, así como elementos complementarios de estos (dedales, agujas, etc.). Por ejemplo, consta en cuentas flamencas el envío en 1304 de lana, cera y pieles varias procedentes de España y, en 1336 un envío abundante de hierro para la construcción naval<sup>112</sup>, apreciándose envíos constantes de mercaderes castellanos.

El caso flamenco ha de ser estudiado en profundidad, puesto que dadas las buenas relaciones mantenidas entre las villas de la Hermandad con los puertos flamencos, se derivó en la entrega de privilegios a los castellanos y vascos, gozando de ciertas libertades<sup>113</sup>. Como ejemplo, estaría la ampliación de los privilegios de 1367 de mano del Conde de Flandes, donde se permitió a los navíos castellanos atracar en el puerto de L'Ecluse tanto de día como de noche o, por otra parte, tener preferencias en labores de carga o descarga<sup>114</sup>.

A grandes rasgos, el comercio de la Hermandad de las Marismas fue una constante, con un gran entramado comercial donde se vendía y obtenía a su vez una gama amplia de productos que fortalecían la economía castellana. Es destacable la importancia

---

<sup>110</sup> *Idem.*

<sup>111</sup> *Idem.*

<sup>112</sup> MORALES BELDA, Francisco. *La Hermandad de las... Op cit.* p. 232.

<sup>113</sup> FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander, una ciudad... Op cit.* p. 402.

<sup>114</sup> *Idem.*

de las lanas, porque era el común denominador en cuanto a producto exportado a todos los reinos por igual, sobre todo en el caso de Flandes.

Tal y como se aprecia en el siguiente mapa, a modo de resumen, se observan los circuitos comerciales salientes del norte de la Península Ibérica. Se observa trazado con líneas blancas las importaciones, apreciándose un gran número de zonas como el norte de África o llegando incluso productos desde Irlanda. Pero, por otra parte, mediante las líneas negras se observan los circuitos de exportación del género castellano, donde se dirigían al sur de la península mediante comercio de cabotaje o dirigiéndose los navíos hacia las regiones ya mencionadas previamente. De esta forma se aprecia ese amplio abanico de puertos a los que comerciaban las villas de la Hermandad de las Marismas, tratando de llegar al máximo número de posibles compradores o vendedores.

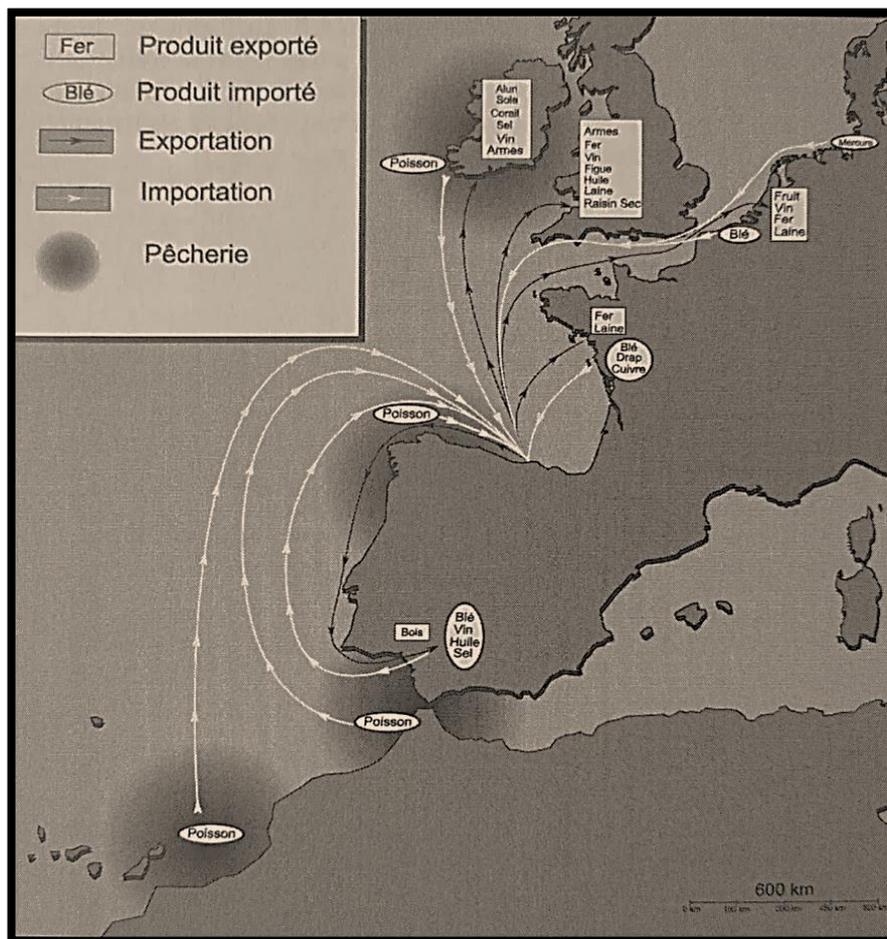


Figura 10: Proyección comercial de las Cuatro Villas a fines de la Edad Media<sup>115</sup>.

<sup>115</sup> AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. "Recherches sur les circuits commerciaux du Nord de l'Espagne à la fin du Moyen Age: l'exemple des Quatre Villes de la Cote" en *Annales de Bretagne et des Pays de L'ouest*. (2012). N.º 2. p. 133.

### 2.2.2. Participaciones políticas en el contexto europeo

Los aspectos políticos de la Hermandad de las Marismas y por ende los pactos llevados a cabo o las participaciones bélicas, han de ser estudiados cuidadosamente. Esto es debido a que la agrupación como tal, aunque sí que participó de forma activa en treguas con otros monarcas, con el transcurso del tiempo las intenciones iniciales de la agrupación se fueron diluyendo para dejar paso a actuaciones más individualizadas.

Otro de los problemas añadidos, según subraya María Luisa de Vitoria González, es que no hay información abundante de las participaciones de esta organización, salvo algún caso en colecciones diplomáticas inglesas<sup>116</sup>. En dicha documentación se mencionan “las villas de las marismas”, refiriéndose a las villas localizadas en el litoral Cantábrico, pero no se menciona como tal a la Hermandad de las Marismas<sup>117</sup>.

Aun habiendo la situación de los estudios, lo que es innegable es que los marinos castellanos se dejaron entrever constantemente a lo largo de este periodo, presentes en todo tipo de situaciones políticas. Esto es así, ya que pactaron directamente con reyes como el conocido pacto tras la batalla de Winchelsea de 1350 con los ingleses<sup>118</sup>.

Pero para empezar, no se puede hablar de relaciones diplomáticas de las villas sin mencionar la situación de Castilla en el contexto general. El punto de partida de la diplomacia para Castilla era favorable, puesto que con Francia hubo una paz general desde 1290, una vez sofocado el conflicto sucesorio entre Sancho IV y los Infantes de la Cerda, habiendo buenas relaciones incluso tras la muerte del monarca castellano<sup>119</sup>.

Con Inglaterra la situación era incluso más cercana, ya que estuvo presente el matrimonio de Eduardo I con la princesa Leonor de Castilla, gozando de contacto estrecho al entrelazarse con la Casa Castellana. Pero el problema residía en la posesión de los ingleses de Bayona, territorio que mantuvo hostilidades constantes con las villas cántabras, lo que acarreó rozamientos y discordias, quebrantando poco a poco las relaciones amigables<sup>120</sup>.

---

<sup>116</sup> DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. “La Hermandad ... *Op cit.* p. 50.

<sup>117</sup> *Idem.*

<sup>118</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Joaquín. “Cantabria en la Baja Edad Media” en *La Edad Media en Cantabria*. Santander: Institución cultural de Cantabria. Instituto de Arte “Juan de Herrera”, 1973. pp. 123.

<sup>119</sup> BERREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando; GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael; BALLESTEROS BERETTA, Antonio. *Op cit.* p. 42.

<sup>120</sup> *Idem.*

Pasando a hablar de las villas del norte, la búsqueda de crear pactos por parte de la Hermandad ya se observó en el momento de su fundación, dejándose claro en sus líneas que buscaban la más estricta neutralidad frente al resto de potencias, puesto que se desarrollaba un momento de pujanza entre Francia e Inglaterra. A su vez, las villas establecieron una tregua con el rey de Portugal al margen de su conflicto con el joven rey Fernando IV.

El año antes de la creación de la Hermandad ya se fueron dejando entrever las desavenencias entre los demás reinos, habiendo por ejemplo incautaciones de navíos flamencos de mano de los franceses, así como constantes acciones navales inglesas<sup>121</sup>. Esas acciones derivaron en la búsqueda de Francia de anular la eficacia marinera inglesa mediante un bloqueo continental, teniendo claras repercusiones sobre Castilla y el comercio de las villas<sup>122</sup>.

Fue ese mismo 1296 cuando el bloqueo se llevó a cabo y, donde se dejó ver la búsqueda de neutralidad por parte de la Hermandad de las Marismas frente al resto de reinos para no verse perjudicados, prohibiéndose el comercio con Inglaterra, Flandes o Bayona hasta que se solucionara el conflicto. Ya se ha comentado que el principal propósito de dicha organización era salvaguardar sus intereses económicos entre otras. Este bloqueo no llegó a culminar puesto que Flandes mantuvo el comercio constante con Inglaterra, habiendo claro interés por la lana inglesa, acrecentándose las tensiones<sup>123</sup>.

La posesión de Bayona por parte de Inglaterra trajo consigo problemas directos en las relaciones políticas, sucediéndose casi anualmente a comienzos del siglo XIV continuos pactos o treguas para paliar los enfrentamientos, destacando los siguientes.

Ya en 1306, Eduardo I de Inglaterra o “el Zanquilargo” confirmó una tregua pactada con las villas de Castro Urdiales, Santander, y Laredo para evitar la escalada de acciones armadas contra Bayona<sup>124</sup>. Dicha tregua tenía una duración de dos años (“*duos annos próximos sequentes completos*”)<sup>125</sup>, aunque al año siguiente el monarca inglés solicitó mediante carta el abono de indemnizaciones por daños causados a mercaderes

---

<sup>121</sup> *Idem.*

<sup>122</sup> *Ibidem.* p. 43.

<sup>123</sup> *Idem.*

<sup>124</sup> DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. “La Hermandad ... *Op cit.* p. 50.

<sup>125</sup> *Idem.*

bayoneses. Esto último se hizo en base a tratados previos firmados con Sancho IV, aunque no se especificaba ningún puerto<sup>126</sup>.

Estas situaciones continuaron tras la muerte de Eduardo I, llegando al trono su hijo Eduardo II, quien se dirigió en enero de 1308 a Fernando IV de Castilla lamentándose de ataques de marineros de Castro Urdiales y Laredo al día siguiente de San Bartolomé<sup>127</sup>. Estos actos fueron principalmente el asalto al puerto de Xanton y el robo de tres navíos y sus mercancías. Además, se produjeron actos violentos contra la vivienda y la familia del banquero Guillermo Arnaldo de Campaña, posiblemente italiano, quien residía en dicha ciudad<sup>128</sup>.

Tras estos sucesos, no es de extrañar que el monarca inglés solicitara, aludiendo a treguas pactadas en el pasado, indemnizaciones tras los sucesos acaecidos. Por otra parte, la voluntad de Fernando IV era conciliadora y en 1309 envió una carta de buenas intenciones con el propósito de alcanzar un acuerdo cordial y poner fin a los constantes ataques entre un bando y el otro<sup>129</sup>.

Se nombraron dos embajadores de mano de los castellanos, los cuales fueron Fernando González de Frías, quien era consejero del rey y Juan Díaz de Guadalajara. Estos viajaron a Londres para entablar conversaciones de paz con Eduardo II<sup>130</sup>. Finalmente, habiendo llegado a un acuerdo, se firmó el pacto en Bayona junto a los representantes de dicha localidad, Raymond Durand de Ville y Arnault de Mute el 16 de junio de ese mismo año y, poco después, se firmó en Westminster<sup>131</sup>.

Este último acuerdo, si bien tuvo cierto efecto, hubo que añadir alguna cuestión en 1311, cuando se reunieron en Fuenterrabía los procuradores de las villas de la Hermandad de las Marismas además de clérigos con diversos canónigos del lado de los bayoneses<sup>132</sup>. En dicha ampliación se especificaban los navíos que fueron capturados

---

<sup>126</sup> En dicho documento, no se especificaba ningún puerto, sino que englobaba a todo el conjunto de los súbditos del monarca castellano. *Idem*.

<sup>127</sup> Los sucesos ocurrieron al día siguiente de San Bartolomé (24 de agosto), es decir, el 25 de agosto. BERREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando; GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael; BALLESTEROS BERETTA, Antonio. *La Marina cántabra... Op cit.* p. 44.

<sup>128</sup> *Idem*.

<sup>129</sup> DE CÁCERES, Francisco I. *Santander. Una historia de vientos y mareas*. Santander: Ediciones de librería Estudio, 2005. p. 67.

<sup>130</sup> *Idem*.

<sup>131</sup> *Idem*.

<sup>132</sup> DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. "La Hermandad ... *Op cit.* p. 51.

hasta la fecha de la firma, así como los autores, valor de los objetos y las multas consecuentes<sup>133</sup>.

De esta forma, se observa esa constante participación de la Hermandad de las Marismas en el contexto internacional, en este caso con los ingleses, donde pactaron constantemente con el monarca inglés las villas del norte peninsular y el rey castellano.

Pero el siglo XIV y XV fue un periodo convulso en general para todo el continente, en el que la Guerra de los Cien Años azotó el suelo europeo, con enfrentamientos armados constantes en el que intervinieron en ocasiones marinos vascos y de las Cuatro Villas. Además, según subraya J. González Echegaray, Francia e Inglaterra se disputaron la alianza con Castilla sabiendo su poderío naval y viéndose menguadas ambas fuerzas navales tras los enfrentamientos<sup>134</sup>.

Eduardo II fue derrocado por su hijo, Eduardo III, quien llegó al trono en 1327 y buscó con mucho ahínco aliarse con Alfonso XI de Castilla puesto que la guerra contra Francia era inminente<sup>135</sup>. Al mismo tiempo, era coronado gracias a la ley sálica Felipe VI de Valois, extinguiéndose de este modo la rama masculina de la Familia Capeta y produciéndose así un detonante claro de la guerra, de carácter feudal y derechos al trono.

A diferencia de Inglaterra, Francia fue más hábil en el mantenimiento de sus amistades con Castilla, enviando en sucesivas ocasiones a arzobispos que entablaron conversaciones y acuerdos, es el caso del arzobispo de Reims, Juan de Vienne<sup>136</sup>. A su vez, Castilla envió a Fernán Sánchez, mayor notario de Castilla para la firma del acuerdo, donde se establecía diversas cuestiones: ayuda mutua en caso de auxilio, no apoyar a los adversarios o el envío de navíos u hombres de armas en caso de ayuda<sup>137</sup>.

Es en este punto, llegados a 1340, cuando Castilla recibió la solicitud de Francia de enviar navíos procedentes de las villas marítimas del norte para apoyar a los franceses, a lo que Eduardo III reaccionó atacando el puerto de la Esclusa, dando así comienzo a la guerra<sup>138</sup>.

---

<sup>133</sup> *Idem.*

<sup>134</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Joaquín. "Cantabria en la... *Op cit.* p. 122.

<sup>135</sup> BERREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando; GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael; BALLESTEROS BERETTA, Antonio. *La Marina cántabra...* *Op cit.* p. 53.

<sup>136</sup> *Ibidem.* p. 56

<sup>137</sup> *Idem.*

<sup>138</sup> *Idem.*

Siendo este conflicto tan amplio y complejo, no nos vamos a detener en el tratamiento de los sucesos. Se busca desarrollar únicamente aquellos aspectos diplomáticos que afectaron a Castilla y, por ende, a las villas puesto que participaron en los combates o pactos. Asimismo, la posterior guerra civil castellana, siendo este un conflicto anexo a la Guerra de los Cien Años, no va a ser desarrollado en profundidad, sino más bien van a ser explicadas las implicaciones políticas que trajo consigo. Me refiero pues, a los pactos establecidos por ambos bandos con el reino inglés y francés.

A pesar de la ayuda castellana a los franceses, Eduardo III de Inglaterra siguió intentando ganarse el apoyo, llegando a ofrecer un pacto matrimonial en 1344 entre Juana de Inglaterra y el infante don Pedro<sup>139</sup>. Francia reaccionó de la misma forma, ofreciendo a la princesa de la casa real en matrimonio, a lo que en un inicio se ratificó, aunque los castellanos siguieron manteniendo las negociaciones con Inglaterra<sup>140</sup>.

Llegados a 1350 se alcanza un episodio fundamental en las relaciones castellanas e inglesas, puesto que Inglaterra poseía una serie de localizaciones en suelo francés, desde donde hostigaba flotas mercantes para debilitar la economía de la zona, controlando el Canal de la Mancha<sup>141</sup>. De este modo, se atacó en ese mismo año una flota mercante de la Hermandad de las Marismas en Winchelsea, capitaneada esta por Carlos de la cerda. Esta batalla se saldó con el hundimiento de una gran cantidad de navíos castellanos e ingleses, entre los que se encontraba el buque insignia inglés, donde se encontraba Eduardo III. Éste logró ser recogido por otro barco, pero la superioridad numérica dio la victoria a los ingleses<sup>142</sup>.

La batalla de Winchelsea trajo serias consecuencias en la esfera apolítica, puesto que Pedro I, quien fue coronado rey de Castilla, pactó con Eduardo III; pero además, la Hermandad de las Marismas tuvo que pactar directamente con el rey inglés, reuniéndose en Londres de 1351 delegados de las villas y el monarca inglés<sup>143</sup>.

Posteriormente, Pedro I optó por un acercamiento a Inglaterra en detrimento de los franceses, provocando indirectamente un acercamiento de las villas al reino con el que en este periodo ha tenido tantas desavenencias<sup>144</sup>. Pedro I acordó ceder a modo de

---

<sup>139</sup> *Idem.*

<sup>140</sup> *Ibidem.* 56-57.

<sup>141</sup> DE CÁCERES, Francisco I. *Santander. Una historia...* *Op cit.* p. 71

<sup>142</sup> *Idem.*

<sup>143</sup> *Ibidem.* p. 72.

<sup>144</sup> *Ibidem.* 73.

compensación el señorío de Vizcaya y la villa de Castro Urdiales al hijo de Eduardo III, el príncipe Eduardo de Gales, más conocido como el Príncipe Negro gracias a la ayuda que le iba a prestar este en la guerra contra su hermanastro, plasmado esto en el Pacto de Libourne<sup>145</sup>.

La entrega de las villas a los ingleses supuso un desgaste en esas relaciones internas de la Hermandad de las Marismas, siendo un claro signo de debilitamiento puesto que debían acatar las cláusulas hechas por el rey castellano.

Con los pactos hechos, se procedió al envío de tropas inglesas a Castilla, dirigidas por el Príncipe Negro. Aunque el hermanastro bastardo de Pedro I, Enrique de Trastámara, que buscaba el trono castellano, pactó con los franceses en contrapartida a su hermanastro, dirigiéndose de este modo la Guerra de los Cien Años a suelo ibérico. Sucedió esto, se mandaron soldados franceses dirigidos por el condestable Bertrand Du Guesclin de cara a la guerra civil que se avecinaba<sup>146</sup>.

Finalmente, los acuerdos castellano-ingleses no se llegaron a cumplir, por lo que las tropas inglesas se retiraron y Pedro I quedó a merced de Enrique de Trastámara, quien lo asesinaría finalmente en 1369. Este conflicto se saldó con la victoria del hermanastro bastardo Enrique de Trastámara, coronado como Enrique II, el cual cambió el rumbo de las relaciones políticas decantándose por el apoyo a los franceses.

En base a lo acuerdos hechos con los franceses, Enrique II armó una flota en Santander al mando de Ruy Díaz de Rojas para atacar la Rochela, en manos de los ingleses<sup>147</sup>. Autores como Juan M. Bustamante Bringas consideran este encuentro como una revancha directa de la batalla de Winchelsea<sup>148</sup>. a su vez, la victoria sobre la Rochela estimuló de nuevo los envíos comerciales de las villas integradas en la Hermandad de las Marismas<sup>149</sup>.

En el ámbito de las participaciones políticas y bélicas de las villas, cabe destacar una figura, la del marino Pero Niño, el cual realizó bajo el mandato de Enrique III “el Doliente” numerosas incursiones tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. La

---

<sup>145</sup> GONZÁLEZ ECHEGARAY, Joaquín. “Cantabria en la... *Op cit.* p. 123.

<sup>146</sup> *Idem.*

<sup>147</sup> GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier. *La marina de guerra... Op cit.* pp. 179.

<sup>148</sup> BUSTAMANTE BRINGAS, Juan M. *La marina de Castilla y el centenario de la victoria de la Rochela.* Santander: Institución Cultural de Cantabria, 1972. p. 22.

<sup>149</sup> *Idem.*

peculiaridad es que no participó expresamente por iniciativa de la Hermandad, sino que fue más una empresa regia de manos de Enrique III. Aun así, los navíos y muy probablemente la tripulación fuera de procedencia norteña ampliando las fuerzas de la Marina de Castilla<sup>150</sup>. Todas sus actividades quedaron recogidas en la obra “El Victorial”, escrita por su cronista Gutierre Díez de Games.

Debido al aumento de las incursiones inglesas en 1405, que atacaban navíos mercantes, el rey castellano ordenó a Pero Niño armar una pequeña flota y dirigirse hacia la Rochela, donde uniría fuerzas junto a otra flota de Ruiz de Avendaño<sup>151</sup>. Sus actuaciones en aguas inglesas se podrían resumir en constantes ataques a diversos puertos como St. Ives, Plymouth, Darmouth, Portland, Poole o Southampton, llegando incluso a Londres remontando el Támesis<sup>152</sup>. Todo esto saldándose con victorias desiguales y regresando a Santander en 1406 con un abundante botín.

Con el transcurso del tiempo, y la llegada al trono de Juan II en 1406, las hostilidades entre la Hermandad de las Marismas y Bayona prosiguieron, sucediéndose ataques costeros al territorio francés continuamente. Uno de los más dañinos fue en marzo de 1419, cuando una escuadra atacó Bayona para luego incendiar San Juan de Luz, llegando a destruir incluso Salorique<sup>153</sup>.

Llegando al final de la Guerra de los Cien Años y tras la quema de La Pucelle, los franceses fueron reconquistando un gran número de territorios de los ingleses, a los que ayudaron flotas castellanas de manos de la Hermandad<sup>154</sup>. Dicha flota contribuyó a la reconquista de Pontiese, Harfleur o Rouen entre otros<sup>155</sup>. Pero fue en 1451, cuando las naves castellanas remontaron el río Adour y cercaron la ciudad de Bayona, la cual fue finalmente entregada a los franceses de manos inglesas en agosto de 1451<sup>156</sup>.

Una de las últimas participaciones de la Hermandad de las Marismas antes de su desaparición fue durante la Guerra civil de las Dos Rosas (1455-1487) que enfrentó en Inglaterra a la Casa de Lancaster con la de York por el trono inglés. El pacto se realizó en

---

<sup>150</sup> GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier. *La marina de guerra... Op cit.* pp. 188.

<sup>151</sup> *Idem.*

<sup>152</sup> *Ibidem.* p. 227.

<sup>153</sup> BERREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando; GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael; BALLESTEROS BERETTA, Antonio. *La Marina cántabra... Op cit.* p. 72.

<sup>154</sup> *Ibidem.* p. 73.

<sup>155</sup> *Ibidem.* p. 74.

<sup>156</sup> *Idem.*

1473, cuando Eduardo IV pactó directamente con la Hermandad para solicitar ayuda, tras lo cual se convirtió con el tiempo en el primer rey inglés de la Casa de York<sup>157</sup>.

De esta forma, este último acuerdo fue la última participación política de la Hermandad, desapareciendo finalmente poco después en 1494 con la cesión de los poderes de la Junta de Castro Urdiales al Consulado de Burgos, institución creada directamente por los Reyes Católicos<sup>158</sup>.

---

<sup>157</sup> *Ibidem.* p. 75.

<sup>158</sup> *Ibidem* p 76.

### 3. CONCLUSIONES

La lectura de la Bibliografía presentada y la consulta de las fuentes permiten al lector comprender el desarrollo de la Hermandad de las Marismas en sus ámbitos más importantes durante el transcurso de la Baja Edad Media en el norte peninsular castellano.

El objetivo de este trabajo, además de conocer todo el entramado de la Hermandad, ha consistido en vislumbrar una evolución de un contexto concreto, a la par que responder a una serie de cuestiones iniciales que estructuran la narración del texto.

Este trabajo partía de la premisa de averiguar cuáles fueron las razones verdaderas por las cuales la monarquía castellana optó por establecer en la costa norte de la Península Ibérica las villas marítimas que serían la punta de lanza del comercio internacional y el origen de una marina que rivalizaría con las de otros reinos europeos. La razón inicial fue simple: fácil acceso al mar en un momento en el que los musulmanes controlaban el sur de la península. Por otra parte, es necesario considerar el hecho de que Castilla necesitaba una fuerza naval que le permitiera pugnar por la hegemonía frente a otras potencias; en ese sentido los navíos procedentes de Santander y de las demás villas que conformaban la Hermandad suponían una fuerza a considerar, siendo el claro ejemplo la conquista de Sevilla en 1247 por Fernando III. A su vez, los monarcas castellanos comprendieron la necesidad de disponer de un acceso al mar para expandir su economía y exportar e importar una gran cantidad de productos, y de paso, aumentar de alguna forma las jurisdicciones marítimas en territorios de realengo.

Por otra parte, el surgimiento de la Hermandad de las Marismas en 1296 respondió más a cuestiones ajenas a la monarquía, que a una planificación política articulada desde el poder real. Una de las hipótesis de partida de este trabajo era que la Hermandad se consagró como un medio para fomentar sus intereses económicos y obtener beneficios. Sin embargo, tras la investigación de diversas fuentes, se esclarece que surge más bien como respuesta defensiva a un contexto concreto en el cual los privilegios concedidos a las villas se incumplían y los concejos urbanos vieron peligrar sus derechos. Se buscaba por tanto estimular de diversas formas la intervención regia para que la nobleza territorial respetara los privilegios ya otorgados por sus antecesores.

Otro aspecto clave de este trabajo es la inclusión de la villa de Vitoria a la organización de ultramar, dada su ubicación geográfica en el interior. Se confirma la hipótesis de partida en la que se apuntaba que la inclusión de esta villa en la Hermandad

atendía a razones estratégicas. Tras su incorporación al Reino de Castilla, Vitoria se consagró como un enclave comercial de importancia, constituyéndose como una espina dorsal del comercio castellano, que sirvió para vertebrar la ruta comercial desde la Meseta hasta las villas marítimas del cantábrico.

Por último, sobre el fin de la Hermandad, nos ha parecido de relevancia las explicaciones de autores como María Luisa de Vitoria González, al explicar que la Hermandad no desapareció de repente, sino que se fue diluyendo con el transcurso del tiempo, perdiendo fuerza conforme se iba acabando la Edad Media. Estos autores apoyaban sus explicaciones en la escasez de fuentes para su estudio o a las pocas menciones documentales de la organización. En consecuencia, al perder poder y notoriedad, también disminuiría la generación documental de la Hermandad. En cierto modo puede ser cierto, pero encontramos otra explicación complementaria, que reside en el propio contexto histórico de la: Guerra de los Cien Años. Esta guerra supuso un estímulo de defensa y protección de las villas que fomentó una solidaridad que permitiría una defensa eficaz frente a un hipotético ataque enemigo, en especial de Inglaterra. Nuestro trabajo demuestra que la Hermandad siguió participando activamente en el devenir europeo tanto económicamente (con su comercio y flotas mercantes), como políticamente (mediante la diplomacia y acuerdo de usos de puertos estratégicos para la Marina de Castilla) o militarmente, enfrentándose ella misma a otros reinos como Inglaterra, (batalla de Winchelsea). El fin de la Guerra de los Cien Años, y con ello de la amenaza de ataques extranjeros en la costa cantábrica, podría haber supuesto un elemento que estimulase más la competencia interna de las villas de la Hermandad que la solidaridad del pasado.

#### 4. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

- Figura 1: Esquema de los tipos de vela medieval. La vela cuadrada (izquierda) y la vela triangular o latina (derecha). p. 16.
- Figura 2: Recreación de un dromón bizantino de la Dinastía Isáurica del siglo VIII. p. 18.
- Figura 3: Representación medieval de una galera en las Cantigas de Santa María. p. 18.
- Figura 4: Representación de una nao en el sello de San Sebastián (izquierda) y en el sello de Santander (derecha). p. 20.
- Figura 5: Miniatura de la villa de Laredo, año 1611. p. 24.
- Figura 6: Plano de la villa medieval de Guetaria. p. 25.
- Figura 7: Plano del puerto medieval de Santander con detalle de sus partes. p. 27.
- Figura 8: Detalle del relicario procedente de la Catedral de Santander. Vista del puerto, la ría y las atarazanas al fondo. p. 28.
- Figura 9: Localización de puertos europeos de primer orden con los que Santander mantuvo relaciones comerciales. p. 34.
- Figura 10: Proyección comercial de las Cuatro Villas a fines de la Edad Media. p. 36.

#### 5. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

##### 5.1. Fuentes primarias

- Alfonso X, rey de Castilla (1221-1284). *Cantigas de Santa María: Códice rico. Cantiga XXXV.* Disponible en <https://rbdigital.realbiblioteca.es/s/rbme/item/11337#?c=&m=&s=&cv=&xywh=-2776%2C-313%2C9295%2C6240> Consulta [16/08/2021].
- Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos, núm. 266. Año 1611.
- Pub. BENAVIDES, A. *Memorias de Fernando IV*, t. II, doc. LVII. pp. 81-85. Disponible en <https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/consulta/registro.do?id=8392> [Consulta 28/07/2021].

## 5.2. Bibliografía

- BERREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando; GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael; BALLESTEROS BERETTA, Antonio. *La marina cántabra I. De sus orígenes al siglo XVI*. Santander: Diputación provincial, 1968.
- BUSTAMANTE BRINGAS, Juan M. *La marina de Castilla y el centenario de la victoria de la Rochela*. Santander: Institución Cultural de Cantabria: 1972.
- CASADO SOTO, José Luis. “El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna” en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. (2003). N.º 4. pp. 537-552.
- CASADO SOTO, José Luís. “De *Portus Sancti Emetherii* a Santander: Historia Medieval” en PÉREZ SÁNCHEZ, José Luís (Dir.). *Santander: Historia de una ciudad*. Santander: Editorial Cantabria, 2005.
- CASADO SOTO, José Luis. “Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las Cantigas de Santa María” en *Alcanate: Revista de estudios Alfonsíes*. (2012-2013). N. 8. pp. 191-219.
- CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. “Contribución al estudio del transporte marítimo en el Mar Cantábrico (1475-1492)” en *Anuario del Instituto de Estudios marítimos Juan de la Cosa*. (1981-1982). N.º 4. pp. 9-54.
- CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)*. Madrid: Universidad Autónoma, 1983.
- CERVERA PERY, José. *El poder naval de los reinos hispánicos*. Madrid: Editorial San Martín, 1992.
- CORDERO RIVERA, Juan. “Asociacionismo popular: gremios, cofradías, hermandades y hospitales” en *La vida cotidiana en la Edad Media: VII Semana de Estudios medievales*. (1997). pp. 387-400.
- DE CÁCERES, Francisco I. *Santander. Una historia de vientos y mareas*. Santander: Ediciones de librería Estvdio, 2005.
- DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. “La Hermandad de las Marismas” en *1296-1996. VII centenario de la Hermandad de las Marismas: ciclo de conferencias*. Castro Urdiales: Excmo. Ayuntamiento de Castro Urdiales, 1996. pp. 29-73.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La Marina de Castilla*. Madrid: EDITMEX, 1995.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander, una ciudad medieval*. Santander: Ediciones de librería Estvdio, 2001.

- FERNANDEZ GONZALEZ, Lorena. “El fenómeno urbano medieval en el territorio guipuzcoano: aspectos fundamentales sobre su origen y desarrollo” en SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel; ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz (coord.). *El fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero: revisión historiográfica y propuestas de estudio*. Santander: Asociación de jóvenes historiadores de Cantabria. (2002). pp. 110-174.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. “La construcción naval en el Cantábrico a finales de la Edad Media. Técnicas, modelos e innovaciones en el Puerto de Santander” en *Edades: revista de historia*. (2002). N. 10. pp. 97-121.
- GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier. *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*. Valladolid: Ediciones Universidad de Valladolid, 2014.
- GARCÍA DE CORTAZAR, José Ángel. “La Europa atlántica a finales del siglo XIII: Política y comercio” en *1296-1996. VII centenario de la Hermandad de las Marismas: ciclo de conferencias*. Castro Urdiales: Excmo. Ayuntamiento de Castro Urdiales, 1996. pp. 9-25.
- GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel. *Historia de Cantabria: Prehistoria y edades Antigua y Media*. Santander: Ediciones de librería Estvdio, 1985.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Joaquín. “Cantabria en la Baja Edad Media” en *La Edad Media en Cantabria*. Santander: Institución cultural de Cantabria. Instituto de Arte “Juan de Herrera”. )1973). pp. 111-127.
- GONZÁLEZ MÍNGUEZ, César. “El movimiento hermandino en Álava” en *En la España medieval*. (1982). N.º 2. pp. 435-456.
- GONZÁLEZ MÍNGUEZ, César. *Fernando IV. 1295-1312*. Palencia: Editorial La Olmeda, S.L., 1995.
- MOLINA MOLINA, Ángel Luís. “Los viajes por mar en la Edad Media” en *Cuadernos de turismo*. (2000). N. 5. pp. 113-122.
- MORALES BELDA, Francisco. *La Hermandad de las Marismas*. Esplugues de Llobregat, Barcelona: Ariel, D.L., 1974.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio. *Historia de la villa de Castro Urdiales*. Santander: Artes gráficas Resma, 1980.
- PUYOL, Julio. *Las Hermandades de Castilla y León: Estudio histórico; seguido de las Ordenanzas de Castronuño: hasta ahora inéditas*. León: Nebrija, D.L. 1982.

- DE VITORIA GONZÁLEZ, María Luisa. “La Hermandad de las Marismas” en *1296-1996. VII centenario de la Hermandad de las Marismas: ciclo de conferencias*. Castro Urdiales: Excmo. Ayuntamiento de Castro Urdiales, 1996. pp. 29-73.
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII” en *El fuero de Santander y su época: actas del Congreso conmemorativo de su VII centenario*. Santander: Diputación Regional de Cantabria, 1989. pp. 257-291.
- RUIZ GÓMEZ, Francisco. “Las relaciones comerciales entre la Bureba y la costa cantábrica en los siglos XII y XIII” en *El fuero de Santander y su época: actas del Congreso conmemorativo de su VII centenario*. Santander: Diputación Regional de Cantabria, 1989. pp. 295-303.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio. *Historia de la previsión social en España: cofradías, gremios, hermandades, montepíos*. Barcelona: El Albir, 1981.
- SAINZ DÍAZ, Valentín. *Notas históricas de San Vicente de la Barquera*. Santander: Institución cultural de Cantabria, 1973.
- SOLÓZANO TELECHEA, Jesús Ángel; AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Infraestructuras e instalaciones portuarias, fluviales e hídricas en las villas del norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras publicas como instrumentos de poder” en VAL VALDIVIESO, María Isabel del; VILLANUEVA ZUBIZARRETA, Olatz (ed.). *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*. Santander: PUBliCan, 2008. pp. 275-305.
- SOLÓZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Las Neireidas del norte: Puertos e identidad urbana en la fachada cantábrica entre los siglos XII-XV” en *Anales de la Universidad de Alicante. Historia medieval*. (2009-2010) N.º 16. pp. 39-61.
- SOLÓZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Santander, puerto atlántico medieval” en GÓMEZ OCHOA, Fidel (ed.). *Santander, puerto, historia y territorio*. Santander: Ediciones Universidad de Cantabria, 2011. pp. 93-125.
- TORO MIRANDA, Rosa María de. *La villa de Laredo en la Edad Media (1200-1516): orígenes, espacio urbano y población*. Torrelavega: D.L., 2016. p. 175.