



**ARTES PESQUERAS Y APROVECHAMIENTO DE
RECURSOS MARÍTIMOS EN LAS CUATRO VILLAS DE
LA COSTA DE LA MAR DURANTE LA EDAD MEDIA**

**FISHING ARTS AND THE EXPLOITATION OF
MARITIME RESOURCES IN THE CUATRO VILLAS DE
LA COSTA DE LA MAR DURING THE MIDDLE AGES**

TRABAJO FIN DE MÁSTER

Autora: Andrea Lizuain Riega

Director: Javier Añibarro Rodríguez

Curso 2024/2025

RESUMEN

El análisis se centra en el estudio de la actividad pesquera en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar durante la Edad Media, desde el análisis de las distintas técnicas de capturas, los tipos de pesca que se realizaban, las formas de conservar el pescado, su comercialización, como eran las infraestructuras portuarias, la estructura gremial que lo regía y el impacto social y cultural que supuso en el desarrollo de la vida cotidiana de esas sociedades. De todo esto se puede deducir la importancia del mar como el origen de los principales recursos y el eje articulador de la vida social y económica de estas villas.

Palabras claves: Cuatro Villas de la Costa de la Mar, Edad Media, pesca y comercio.

ABSTRACT

The analysis focuses on the study of fishing activity in the Cuatro Villas de la Costa de la Mar during the Middle Ages, from the analysis of the different fishing techniques, the types of fishing carried out, the ways of preserving fish, its commercialisation, the port infrastructure, the guild structure that governed it, and the social and cultural impact it had on the development of daily life in these societies. From all this, we can deduce the importance of the sea as the source of the main resources and the backbone of the social and economic life of these towns.

Keyword: Four Villages on the Sea Coast, Middle Ages, fishing and trade.

AVISO DE RESPONSABILIDAD

Este documento es el resultado del Trabajo de Fin de Máster de un estudiante, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido. Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos y otros.

ÍNDICE

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	7
1. INTRODUCCIÓN	9
2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....	12
3. MARCO TEÓRICO.....	14
4. CONTEXTO HISTÓRICO Y GEOGRÁFICO	19
5. LA ACTIVIDAD PESQUERA.....	25
5.1. ZONAS PESQUERAS	26
5.1.1. Pesca bajura	26
5.1.2. Pesca altura	28
5.1.3. Pesca Ribereña.....	31
5.1.3.1. Marismas	31
5.2. TÉCNICAS DE CAPTURA	33
5.2.1. Redes	33
5.2.2. Anzuelos.....	34
5.2.3. Nasas	35
6. FORMAS DE CONSERVACIÓN DEL PESCADO	37
6.1. FRESCO.....	38
6.2. SALAZÓN.....	40
6.3. SECO O CECIAL.....	42
6.4. AHUMADO.....	43
7. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	44
8. REGULACIÓN Y COMERCIO PESQUERO.....	49
8.1. COMERCIO INTERNACIONAL.....	52
8.2. COMERCIO TERRESTRE	56
9. PROBLEMAS Y PELIGROS EN LA ACTIVIDAD COMERCIAL MARÍTIMA	59

10.ORGANIZACIÓN DEL OFICIO PESQUERO: COFRADÍAS.....	72
11. ASPECTOS SOCIALES Y CULTURALES DE LA ACTIVIDAD PESQUERA	
80	
11.1. LA PROFESIONALIZACIÓN DE LA PESCA EN EL CANTÁBRICO	
MEDIEVAL	80
11.2. SOCIEDAD PESQUERA: OFICIOS Y RECURSOS	83
12. CONCLUSIONES	88
13. BIBLIOGRAFÍA	89

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

- Ilustración 1: Red denominada barquía, que se empleaba en rías o bahías.
Fuente: ORTEGA VALCÁRCEL, José. Gentes de mar en Cantabria. Santander: Banco Santander, Universidad de Cantabria, 1996. P. 74..... 33
- Ilustración 2: Bolantín aparejo empleado para la pesca de anzuelo a gran profundidad. Fuente: ORTEGA VALCÁRCEL, José. Gentes de mar en Cantabria. Santander: Banco Santander, Universidad de Cantabria, 1996. P. 78.
..... 34
- Ilustración 3: Nasas de distintas formas. Fuente: ORTEGA VALCÁRCEL, José. Gentes de mar en Cantabria. Santander: Banco Santander, Universidad de Cantabria, 1996. P. 84. 35
- Ilustración 4: Puerto de Castro Urdiales en marea baja. Fuente: Propia. 44
- Ilustración 5: Caja de madera empleada para la cimentación bajo el agua.
Fuente: PSEUDO JUANELO (Anónimo). Los veintiún libros de los ingenios y de las maquinas. Vol. 2. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid: Ediciones Turner, 198..... 46
- Ilustración 6: Sistema de pilotes. Fuente: Blog Motores y Carreteras. Disponible en: <https://jluisgsa.blogspot.com/2020/02/la-cara-oculta-de-los-puentes-con-pilas.html> 47
- Ilustración 7: Modelos de grúas en uso entre los siglos XV-XVI. Fuente: FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. Santander. Una ciudad medieval. Santander: Estudio, D.L., 2001. P. 366. 47
- Ilustración 8: Reales Atarazanas de Galeras de Santander (s.XIV). Fuente: Museo Marítimo del Cantábrico, disponible en: [https://ceres.mcu.es/pages/ResultSearch?txtSimpleSearch=Reales%20Atarazanas%20de%20Galeras%20de%20Santander%20\(s.XIV\)&simpleSearch=0&hipertextSearc](https://ceres.mcu.es/pages/ResultSearch?txtSimpleSearch=Reales%20Atarazanas%20de%20Galeras%20de%20Santander%20(s.XIV)&simpleSearch=0&hipertextSearc) 48
- Ilustración 9: Ruta desde San Vicente: Fuente: FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. Santander. Una ciudad medieval. Santander: Estudio, D.L., 2001. P. 135..... 56
- Ilustración 10: Ruta de Flaviobriga a Pisoraca. Fuente: FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. Santander. Una ciudad medieval. Santander: Estudio, D.L., 2001. P. 123..... 58

- Ilustración 11: Naufragio de un galeón frente a una costa rocosa. Pintura al óleo de Jan Porcellis, 1618. Fuente: Museo Hallwyl, Estocolmo. 63
- Ilustración 12: Incendio en una embarcación, representación de las Cantigas de Santa María de Alfonso X. Fuente: T-I-1_fol-053R, disponible en <https://rbme.patrimonionacional.es/s/rbme/item/11337#?cv=113&xywh=-317%2C-1%2C3880%2C4776>..... 66

1. INTRODUCCIÓN

Durante la Edad Media, el litoral cantábrico, desempeñó un papel fundamental en la vida económica, política y comercial de la Corona de Castilla. En dicho espacio se encontraban las llamadas Cuatro Villas de la Costa de la Mar: Castro Urdiales, Santander, Laredo y San Vicente de la Barquera, que constituyen el objeto de estudio principal de este análisis académico. Estas villas se consolidaron como enclaves estratégicos en el comercio marítimo, favorecido tanto por su beneficiosa posición como por su actividad pesquera. No obstante, sin la concesión de los fueros reales, las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, difícilmente habrían adquirido privilegios comerciales como tributarios, permitiéndoles evadir ciertos impuestos y por ende enriquecerse. Estas villas marineras llegaron a alcanzar una privilegiada posición en la Corona de Castilla, por su ubicación en la costa y por los recursos de los que disponían, sobre todo los marítimos.

Estas villas no solo destacaron por su vinculación al mar, sino también por haber desarrollado un estilo de vida y económico que giraba en torno a la pesca y a la conservación del pescado para su futura comercialización. Esta actividad se orientaba tanto al consumo local como mercados interiores e internacionales, con especial relevancia en el ámbito mediterráneo. Las condiciones climáticas adversas, las dificultades de las comunicaciones con la Meseta y la escasez de tierras fértiles, propiciaron la búsqueda de alternativas económicas a la agricultura, que fuesen viables. En este contexto destacó indudablemente la actividad pesquera, permitiendo a estas villas consolidarse como focos del comercio marítimo, especialmente entre los siglos XII y XV.

Algunas de las cuestiones iniciales a la hora de plantear el tema de estudio fueron; ¿Qué características definieron la actividad pesquera en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar durante la Edad Media?, ¿Qué tipos de pesca se practicaban, en que consistían y que técnicas empleaban?, ¿Qué formas de conservar el pescado utilizaban y cómo lo hacían?, ¿Cuál fue el papel de las cofradías, las mujeres y los oficios secundarios en esta economía? Y, por último, ¿Qué impacto tuvo la pesca en la organización de estas comunidades? A partir de estas hipótesis, se ha podido deducir, que la pesca fue una actividad que sirvió como base del desarrollo económico y social, propiciando nuevas formas de organización, como las cofradías, para poder consolidar su posición, en el mundo medieval castellano.

La estructura del trabajo está organizada en varios apartados. En primer lugar, se presentan los objetivos que se pretenden alcanzar, junto con la metodología que se va a emplear para ello, basada principalmente en el análisis documental. Seguidamente, se desarrolla un marco teórico, que revisa los principales estudios dedicados al tema de la actividad pesquera medieval en el norte peninsular, en general y algunos que se centran en aspectos más específicos. A continuación, se aborda el contexto histórico y geográfico de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, y las estructuras políticas que permitieron su expansión. Por otro lado, se encontraría el núcleo del análisis, que se centran en estudiar la actividad pesquera a través de los diversos tipos de pesca (bajura, altura y ribereña), las técnicas de captura (redes, nasas, anzuelos), las formas de conservación (fresco, salazón, cecial, ahumado) y la evolución de las infraestructuras portuarias a lo largo de la etapa medieval. En los siguientes capítulos se observan los aspectos comerciales, tanto a nivel terrestre como marítimo, el papel de las cofradías en dicha actividad y los elementos sociales y culturales. Finalmente, se encuentran las conclusiones, que sintetizan los hallazgos y responden las preguntas formuladas como hipótesis para estructurar el desarrollo del trabajo.

La investigación se basa principalmente en fuentes secundarias, documentos forales y estudios de archivos publicados y otros consultados personalmente. Uno de los límites es la escasez de documentación directa relacionada con algunos aspectos sociales, ya que la mayoría se centran en aspectos institucionales, así como la dificultad para rastrear fuentes arqueológicas completas, dejando esto la oportunidad de reconstruir la información mediante comparaciones o datos fragmentarios. Aun así, el análisis comparativo y la vinculación con estudios de otras regiones permiten suplir parcialmente esta limitación. A pesar de los inconvenientes, este trabajo académico pretende generar un análisis riguroso y coherente sobre la actividad pesquera en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Edad Media. El enfoque histórico y social de este análisis se realiza desde una perspectiva del presente, lo que supone aceptar que algunas de las interpretaciones pueden estar condicionadas por las fuentes y las teorías actuales. Pese a estas limitaciones, este estudio pretende ofrecer un conocimiento riguroso y coherente del fenómeno de la pesca medieval en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, y generar una mejor comprensión de la economía marítima bajomedieval en el norte peninsular. El enfoque local, además, permite recuperar una parte de la historia cotidiana y refuerza la importancia de estas comunidades costeras en el proceso económico de la Corona de Castilla en la Edad Media.

En cuanto a los resultados esperados se prevé demostrar que las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, articularon una economía marítima compleja, basada en una actividad pesquera diversificada, sostenida por redes sociales cohesionadas (cofradías) y amparada por una infraestructura institucional y portuaria cada vez más sofisticada. Además, se espera poner en valor el papel fundamental que desempeñaron los oficios ligados a la pesca, así como el protagonismo de mujeres, niños y artesanos en una economía que, lejos de ser secundaria, constituyó un pilar esencial de la vida medieval en la costa cantábrica.

La elección de este tema surge de una motivación tanto a nivel personal, como académico. En lo referente a lo personal, las raíces familiares de la autora del estudio se encuentran en la localidad de Castro-Urdiales, siendo una de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, por lo que su interés es innegable, por conocer más acerca del pasado de su localidad natal. Ha crecido rodeada por esa cultura marinera que actualmente sigue vigente a través del patrimonio y de celebraciones municipales que rememoran el pasado pesquero de la villa. El mar es un símbolo de identidad cultural, que forma parte de la memoria colectiva de la localidad, por lo que esto ha supuesto un interés especial. Este trabajo supone una oportunidad de profundizar en la historia medieval, y por extensión, de los territorios vecinos, siendo claves en el desarrollo económico del norte peninsular durante la Edad Media. A nivel académico, el estudio es pertinente porque permite ampliar la comprensión de los modelos económicos, que fueron alternativos al agrario, que dominaba en las sociedades medievales.

2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

El presente Trabajo de Fin de Máster, tiene como finalidad analizar la actividad pesquera en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar (Castro Urdiales, Santander, Laredo y San Vicente de la Barquera) durante la Edad Media. Para ello, se han formulado diversos objetivos, entre los que se podría destacar como principal el estudiar, analizar e identificar la evolución de la pesca, sus características fundamentales, el papel de las cofradías, y el impacto en la sociedad. Estos objetivos entre otros permiten ofrecer una visión multidimensional del fenómeno pesquero medieval y su repercusión en la conformación del espacio marítimo.

En primer lugar, se llevó a cabo una recogida de información o un vaciado bibliográfico, consultando numerosas fuentes principalmente del litoral cantábrico y en algunos casos, de la zona del País Vasco o de Galicia, ya que compartían ciertas similitudes en el desarrollo de esta actividad. Los datos extraídos de las publicaciones y artículos fueron encontrados en bases de datos como Dialnet, presencialmente en la Biblioteca del Edificio Interfacultativo de la Biblioteca de la Universidad de Cantabria, en la División de Derecho-económicas, en la División de Caminos o a través del préstamo interbibliotecario accediendo a los recursos de otras bases de datos; la Universidad de la Rioja o la Universidad Autónoma de Madrid. Además, tuve la oportunidad de consultar algunos documentos del Archivo del Excelentísimo Ayuntamiento de Castro Urdiales, lo que me permitió analizar fuentes primarias y obtener datos relevantes para la redacción.

Seguidamente se realizó un estudio y extracción de la información encontrada en los diversos documentos, referente a la actividad pesquera de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar durante la Edad Media. En esta fase, se consultaron documentos transcritos en este caso por la Doctora Virginia María Cuñat, que sirvieron para conocer la información de primera mano. A continuación, se llevó a cabo una clasificación y un cribado de los datos obtenidos, para poder responder correctamente a las hipótesis planteadas inicialmente. Para resolver esas cuestiones, fue necesario establecer unos objetivos para estructurar el trabajo entorno a ellos; siendo el principal, conocer la importancia de la economía pesquera en estas localidades y para ello era necesario consultar ciertos documentos y analizarlos, como las alcabalas de las Cuatro Villas, para conocer qué beneficios obtenían de cada actividad económica.

Tras clasificar la información, fue necesario analizarla completamente para saber que datos se disponían para el desarrollo del trabajo académico, conocer cuál iba a ser la división de la información y ver como se iba a estructurar el trabajo, en que apartados y que contenido iba a tener cada capítulo. A continuación, se comienza a redactar todo introduciendo fotografías para hacer más representativo el contenido y que el lector, pueda imaginarse algunos aspectos de como se desempeñaba dicha actividad en la Edad Media y conocer algunos aspectos, cómo ciertas rutas comerciales que llevaban a cabo. Finalmente, se ofrecen unas conclusiones acerca de cómo esta actividad pesquera se desarrolló en la Edad Media, concretamente en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar y como esto repercutió en la sociedad, tanto económicamente, como socialmente y sobre todo a nivel mercantil, ya que estas relaciones comerciales supusieron para estas villas, una inmersión en el espacio internacional.

3. MARCO TEÓRICO

El estudio de la actividad pesquera a lo largo del periodo medieval ha aumentado el interés dentro de la historia económica y social, sobre todo el espacio de las comunidades del litoral cantábrico. Las denominadas Cuatro Villas de la Costa de la Mar, desempeñaron un papel clave como centros marítimos de la Corona de Castilla, tanto por su función comercial, como por su explotación de los recursos pesqueros. No obstante, pese a la importancia que tuvo en el desarrollo económico de estas villas, la pesca ha sido un tema marginado en las investigaciones quedando en muchas ocasiones relegado al ámbito del comercio únicamente, sin fijarse en las técnicas o modelos de pesca que se desarrollaban. Sin embargo, fue a partir de la década de los años 80 del siglo XX, donde obtuvo relevancia en el desarrollo de las investigaciones, por conocer la tradición pesquera de estas villas y todo lo que ello conllevaba. Diversos investigadores han centrado sus estudios en la evolución institucional, comercial y marítima de las villas costeras, aunque en algunos casos la pesca ha sido mencionada o incluida de forma secundaria en dichas investigaciones.

En las investigaciones del siglo XX se centraron en aspectos internos de las villas portuarias, como el desarrollo comercial nacional e internacional y en el funcionamiento de la actividad pesquera, en profundidad. Sin embargo, para poder entender esos funcionamientos, ha sido necesario conocer como estas villas llegaron a adquirir esa condición política y posición estratégica, por eso es imprescindible mencionar la concesión de los fueros y lo que otorgaron a cada una de las villas. En ello destacan las publicaciones de Juan Baró Pazos entre otras, ya que ha estudiado tres de los fueros; “Algunas hipótesis sobre el fuero (perdido) de la villa de Castro Urdiales”, “El fuero de San Vicente de la Barquera durante la Edad Media (S. VIII-XIII)”. Además, desarrolló la obra *El fuero de Laredo en el Octavo Centenario de su Concesión*, junto a la autora Margarita Serna Vallejo, y por otro lado el autor Víctor Fernández Llera se ocupó de abordar “El fuero de la villa de San Emeterio (Santander)”. Con estas investigaciones, se ha podido conocer en qué momentos y porque motivos se otorgaron los fueros a estas villas costeras y lo que esto supuso en el desarrollo de su economía y de la vida cotidiana. Es decir, estos autores trataron el tema desde un enfoque jurídico, conociendo así los fundamentos en los que se apoyaban los privilegios de dichas villas y como esto supuso un crecimiento económico y social.

Seguidamente es necesario abordar la actividad pesquera en sí, y para ello es interesante apoyarse en la autora Beatriz Arízaga Bolumburu, ya que ha publicado diversas obras y artículos, basándose principalmente en fuentes del País Vasco y, además, creando vínculos y comparaciones con las fuentes de Cantabria. Sus trabajos se centran en explicar las distintas zonas de pesca, donde se encontraban, o como se denominaban, para ello es pertinente consultar el capítulo “Gentes de mar en los puertos medievales del Cantábrico” dentro de la obra publicada en 2011, *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Además, otra de sus publicaciones científicas como “La pesca en el País Vasco en la Edad Media” del año 2000, ha permitido, como su propio nombre indica realizar una comparación de ciertos aspectos con la zona del País Vasco, ya que hay aspectos como las partidas o llegadas de los marineros, que eran similares en las dos zonas. Por otro lado, también es pertinente mencionar al autor José Ortega Valcárcel, con su obra escrita en 1996, *Gentes de mar en Cantabria*, de la que se pueden extraer diversas síntesis sobre las zonas de pesca y que técnicas se empleaban en cada una de ellas, con gran variedad de detalles.

También son indispensables las investigaciones referentes a los sistemas de conservación del pescado que desempeñaban en la Edad Media, para poder comercializarlo y asegurarse de que estaba en un buen estado. Para ello se tiene en cuenta a la autora María Luz Rodrigo Estevan, con el artículo “Fresco, frescal, salado, seco, remojado: abasto y mercado de pescado en Aragón (siglos XII-XV)”, del año 2008, aunque en el propio título indica que su estudio es en Aragón, las formas de conservación del pescado no cambiaban apenas, por lo que sirve de referencia para poder conocer como lo procesaban, ya que es un enfoque general del tema. Además, el capítulo de Etelvina Fernández González, escrito en 2009 “Realidad, tradición religiosa y maravillas legendarias: iconografía de la pesca en la Edad Media” en la obra *Pesca en la Edad Media*, ha permitido conocer los motivos del aumento del consumo del pescado en la época y porque se debían de conservar de esas maneras antes de ser comercializados. Aunque no sea de la zona del litoral cantábrico el artículo del año 1999 de Francisco José Carrillo Boutoureira “la actividad pesquera en la Galicia de los ss. IX-XIII, a través de la diplomática medieval y la toponimia actual”, ha aportado datos sobre la técnica del ahumado, siendo algo novedoso, puesto que las limitaciones de las fuentes sobre ciertos aspectos, que en ese momento no consideraban muy relevantes, nos impiden conocer concretamente como desarrollaban esta técnica en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, pero los diferentes historiadores, se apoyan en

estos estudios, porque al ser del mismo periodo y de una zona cercana, se sobreentiende que la técnica era la misma.

En cuanto a las infraestructuras portuarias donde se desarrollaban dichas actividades y donde pasaban la mayor parte del tiempo los marineros y pescadores, se ha podido tener un esbozo de cómo eran en aquellos momentos, gracias a fuentes documentales y fotográficas que muestran reconstrucciones de como serían esas estructuras o partes de ellas en aquel momento. Entre esas fuentes destaca la obra *Santander. Una ciudad medieval* de Lorena Fernández González del año 2001, donde se abordan diversos aspectos de cómo fueron evolucionando las estructuras portuarias a lo largo de la Edad Media, mencionando las limitaciones que tenían y como estas fueron mejorando con la introducción de nuevas técnicas. Además, la obra *Puertos españoles en la historia*, publicada en 1994, engloba varios capítulos, pero es pertinente centrarse en el segundo escrito por Juan Zozoya Stabel-Hansen, “Construcción naval e ingeniería portuaria en el mundo antiguo y medieval” ha permitido conocer mejor las razones estratégicas por las que se llevaron a cabo las ampliaciones en los puertos, como la construcción de muelles o las mejoras en los cimientos de las estructuras.

Los aspectos comerciales de la pesca se han podido conocer a través de diversos autores y sus enfoques, destacando de nuevo la autora Beatriz Arízaga Bolumburu con un enfoque político y jurisdiccional¹, ya que considera pertinente conocer los conflictos y privilegios de cada sociedad, para poder entender sus relaciones comerciales de la manera más completa posible. Para ello también es imprescindible mencionar a Javier Añíbarro Rodríguez², tanto por abordar los diversos conflictos jurisdiccionales en las villas marítimas, como por aportar un enfoque más internacional a la hora de analizar las relaciones de estos marineros del norte peninsular con las costas irlandesas. No obstante, también es pertinente tener en cuenta el trabajo realizado por Lorena Fernández González

¹ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el cantábrico en la Edad Media”. *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, Nájera 27-30 de julio de 2004*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2005.

² AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Marineros cantábricos en el atlántico medieval. Rutas, pesquerías y conflictos en el mar a finales de la Edad Media” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELAO, Ofelia (eds.). *Fronteras de Agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XVII)*. 2016.

AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Pesca y comercio entre Castilla e Irlanda a finales de la Baja Edad Media. El caso de los marineros de San Vicente de la Barquera en Irlanda (1489-1517)” en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel; ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; BOCHACA, Michel (eds.). *Las sociedades portuarias en la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016.

desde un enfoque urbanística que permitió conocer algunas de las rutas comerciales que se frecuentaban y en qué condiciones se hacían³.

En relación con los peligros marítimos, los autores ofrecen enfoques diversos, técnico, institucional o literario, entre otros⁴, que permiten obtener un conocimiento amplio del fenómeno en el espacio de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. Ángel Luis Molina⁵, plantea una visión de la navegación medieval donde resalta las inseguridades en los desplazamientos debido a factores como la fragilidad de las embarcaciones, las técnicas de orientación precarias las diversas condiciones meteorológicas. Por otro lado, Javier Añibarro Rodríguez⁶, aporta una perspectiva más centrada en las experiencias de los marineros del norte peninsular, señalando amenazas humanas como la piratería, los abordajes o incluso disputas jurisdiccionales. Además, es necesario tener en cuenta en esta temática *El Victorial*, de Gutierre Díez de Games⁷, ya que es una fuente que aporta una visión más subjetiva, donde el mar sería visto como un espacio de incertidumbre.

La organización de los marineros a través de las cofradías en el corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar ha sido un elemento llamativo para las investigaciones de diversos historiadores, para así poder comprender las formas de acción colectiva, autogobierno y control del trabajo marítimo. Es interesante tener en cuenta la información que trabaja Margarita Serna Vallejo⁸, ya que analiza de manera multifuncional a las cofradías, para visibilizar que no solo se encargaban de auxiliar o de aportar asistencia espiritual, sino que también desempeñaban una jurisdicción marítima autónoma. Por otro lado, se pueden mencionar algunos estudios más específicos sobre cada una de las

³ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander. Una ciudad medieval*. 2001.

⁴ ALFONSO X. *Las Siete Partidas*. Ignacio Velasco Pérez (ed.). Madrid: 1807, Edición de la Imprenta Real, Conmemoración del octavo centenario del nacimiento de Alfonso X (1221-2021), Real Academia de la Historia, Boletín Oficial del Estado, 2021. Tomo III, Partida V, Título IX, Ley X.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “La figura del mercader vizcaíno en la Baja Edad Media” en Congreso de Estudios Históricos, *Vizcaya en la Edad Media: Bilbao*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza. 1986. SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. *San Vicente de la Barquera en la Edad Media: una villa en conflicto. Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid, documentación medieval (1241-1500)*, 2004.

⁵ MOLINA MOLINA, Ángel Luis. “Los viajes por mar en la Edad Media”. (2000).

⁶ AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Peligros marítimos de marineros del Norte de la Corona de Castilla a finales de la Edad Media”.(2016)

⁷ DÍEZ DE GAMES, Gutierre. *El Victorial*. Rafael Beltrán Llavador (ed.). Salamanca: Ediciones Universidad Salamanca, 1997.

⁸ SERNA VALLEJO, Margarita. “Una aproximación a las Cofradías de Mareantes del Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa”. *Rudimentos legales: revista de historia del derecho*, 5 (2003) pp. 299-306. SERNA VALLEJO, Margarita. “La jurisdicción marítima de las cofradías de pescadores en el corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa y los conflictos derivados de su existencia”. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 38 (2018) pp. 50-55.

cofradías⁹, teniendo en cuenta la documentación trascrita¹⁰. Por último, es interesante mencionar a Beatriz Arízaga Bolumburu¹¹, proporcionando una visión más económica, ya que destaca la regulación de recursos pesqueros que llevan a cabo las cofradías y como esto les permitió establecer grandes vínculos comerciales.

Las características de la sociedad pesquera de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar permiten obtener ciertos datos y detalles de cómo se estructuraba la sociedad, que funciones cumplían cada uno y conocer algunas de las condiciones de vida de la Edad Media. Para ello es pertinente consultar los trabajos de Beatriz Arízaga Bolumburu¹² y Ramón Ojeda San Miguel¹³, donde se puede extraer datos de los oficios que iban asociados a la actividad pesquera y como esto generaba cierta dependencia al mar, para obtener beneficios económicos. Por otro lado, los estudios de Javier Añíbarro Rodríguez¹⁴ y Juan Antonio García Cárcamo¹⁵, ahondan en las condiciones laborales de la sociedad pesquera y como hacían frente a situaciones precarias. Además, Manuel Flores Díaz¹⁶, aporta una perspectiva social, ya que se centra en analizar las experiencias que ocurrían en las embarcaciones, apoyándose en ocasiones en las Leyes de Layron como fuente primaria.

⁹ OJEDA SAN MIGUEL, Ramón. “Cofradía de mareantes, navegantes y pescadores de San Andrés (Castro Urdiales)”. *Cantu Santa Ana*, 2003. pp. 1-5. SANFELIU, Lorenzo. *La Cofradía de San Martín de hijosdalgo navegantes y mareantes de Laredo: (apuntes para su historia)...op.cit.*, P. 20. SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera: un ejemplo temprano de institución para la acción colectiva en la Costa Cantábrica en la Edad Media” en *Ciudades y villas portuarias en la articulación del litoral atlántico en la Edad Media*, AHDE Tomo LXXXI, Ministerio de Ciencia e Innovación, 2011, pp. 1029-1048. pp. 1031-1032.

¹⁰ CUÑAT CISCAR, Virginia M. *Documentación Medieval de la Villa de Laredo (1200-1500)*. Santander, 1998. Doc. 14, p. 84; 1306, 12, 8.

¹¹ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular” en *Las sociedades urbanas en la España Medieval: XXIX Semana de Estudios Medievales. Estella 15 a 19 de julio de 2002*. Pamplona: Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, 2003, pp. 220-228.

¹² ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular” en *Las sociedades urbanas en la España Medieval: XXIX Semana de Estudios Medievales. Estella 15 a 19 de julio de 2002*. Pamplona: Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, 2003, pp. 195-242.

¹³ OJEDA SAN MIGUEL, Ramón. “Pescadores de Castro Urdiales: precedentes, mundo medieval, grandes pesquerías atlánticas y ballenas”. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 5 (2006).

¹⁴ AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Marineros cantábricos en el atlántico medieval. Rutas, pesquerías y conflictos en el mar a finales de la Edad Media”...*op.cit.*

¹⁵ GARCÍA CÁRCAMO, Juan Antonio. “El sector pesquero en la historia del País Vasco: esbozo de los conocimientos actuales y problemas abiertos a la futura investigación historiográfica”. *Itsas memoria: revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1 (1996) pp. 169-214.

¹⁶ FLORES DÍAZ, Manuel. “Vida y muerte en las embarcaciones castellanas entre los siglos XIII y XV. Una aproximación desde fuentes legales y crónicas”. *Medievalismo: revista de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, 31 (2021) pp. 183-184.

4. CONTEXTO HISTÓRICO Y GEOGRÁFICO

El concepto de espacio que se toma como principal punto geográfico de análisis en este trabajo es el de Cuatro Villas de la Costa de la Mar. Estas villas sobresalieron por el gran desarrollo de sus puertos como centros comerciales y vías de intercambio, lo que les permitió adquirir una gran influencia en el contexto histórico de la Península Ibérica durante la Edad Media. Además, gracias a su riqueza material, junto con otros factores como su ubicación y sus condiciones geográficas, el monarca Alfonso VIII de Castilla concedió a las Cuatro Villas los fueros necesarios para garantizar la consolidación de sus poblaciones. Aunque estas concesiones reales consistían en privilegios comerciales, acarreaban responsabilidades administrativas, políticas, civiles y penales ante la monarquía¹⁷.

Asimismo, el mar desempeñaba un papel central e imprescindible en la configuración jurídica y económica de las Cuatro Villas, al ser un eje en los proyectos políticos y comerciales de la Corona de Castilla. Era un recurso natural, su importancia trascendía lo material, al convertirse en un espacio primordial para el desarrollo de la economía. Los fueros otorgados a cada villa no solo reconocían sus derechos en determinados espacios marítimos, sino que también regulaban el comercio, los intercambios y el aprovechamiento de los recursos del mar, delimitando las zonas de actuación y explotación de cada núcleo. No obstante, esta distribución de los usos marítimos derivó con frecuencia en conflictos jurisdiccionales entre villas colindantes. Un claro ejemplo fue el enfrentamiento entre San Vicente de la Barquera y Comillas por el uso de las aguas del río Deva. El conflicto se enmarcó en la disputa por controlar las rutas comerciales y marítimas, tras el incendio que asoló San Vicente de la Barquera, situación que Comillas aprovechó para fortalecer su posición. La villa de San Vicente alegaba que los privilegios otorgados a Comillas no incluían el uso de ciertas aguas y puertos que pertenecían, según sus fueros, a su propio término jurisdiccional. La tensión aumentó cuando varias aldeas como; Cóbreces, Ruiloba, Ruiseñada y Novales comenzaron a operar desde el puerto de Comillas, lo cual fue considerado una transgresión¹⁸.

¹⁷ SOLANA SÁINZ, José María. “Las Cuatro Villas de la Costa” en SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *La Edad Media en Cantabria*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, Instituto de Arte “Juan de Herrera”, D.L., 1973. pp. 131-133.

¹⁸ AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. *Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Edad Media. Conflictos jurisdiccionales y comerciales* [en línea]. Tesis doctoral. España: Universidad de Cantabria, 2013. Consultado el 7/07/2025. Disponible en: <https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/10902/3343/1/Tesis%20JAR.pdf> pp. 221-224.

El trasfondo de este enfrentamiento se basaba en las luchas continuas por conseguir la mayor influencia en el espacio marítimo, como fue el caso de Comillas, aprovechando las coyunturas por el incendio de San Vicente de la Barquera, lo que supuso un gran golpe para esta población. Los argumentos por parte de San Vicente de la Barquera se basaban en que los espacios de mar que se le otorgaron como parte del privilegio a Comillas, les pertenecían, pero cuando las aldeas de Cóbreces, Ruiloba, Ruisñada y Novales, comenzaron a utilizar el puerto de Comillas, se incumplió lo establecido. Fue en este momento cuando San Vicente de la Barquera reaccionó, en primer lugar, escribiendo una petición que debían hacer cumplir la sentencia donde solo Comillas podía usar ese puerto y, además, los vecinos de San Vicente salieron en busca de los barcos para capturarlos y quedarse con la carga. Finalmente, San Vicente de la Barquera continuó con el conflicto por vía judicial, consiguiendo la confirmación de sus privilegios, donde se dejaba constancia de que las aldeas mencionadas ni otras, no podían descargar ni cargar mercancía entre el espacio jurisdiccional de San Vicente (dos leguas a Asturias y dos a Santander), exceptuando el puerto de la villa. Además, se les permitía pescar en esas aguas, pero estando destinado el pescado a consumo propio, no a la venta, ya que, si era así, lo debían vender en los puertos de San Vicente. Por último, los vecinos de Comillas tenían la posibilidad de descargar en su villa, pero los extranjeros lo deberían de hacer en San Vicente de la Barquera¹⁹.

El primer fuero concedido fue el de Castro Urdiales, otorgado el 10 de marzo de 1163, lo que la convirtió en la primera villa en recibir estas disposiciones legales. Para su concesión se tuvieron en cuenta diversos factores, entre los cuales destacó su ubicación geográfica, protegida de las inclemencias meteorológicas, y su proximidad a los puertos vascos. Como modelo, se tomó como referencia el fuero de Logroño, en especial por sus disposiciones relacionadas con el comercio que permitía estimular la economía.²⁰ Este último factor también fue objeto de ciertos planteamientos para justificar que en realidad no fue Alfonso VIII, quien concedió este fuero personalmente, ya que en aquel momento contaba con 7 años de edad, y se decía que detrás de la concesión estaban los intereses de

¹⁹ AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. *Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Edad Media. Conflictos jurisdiccionales y comerciales* [en línea]...*op.cit.*, pp. 225-227.

²⁰ PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio. *Historia de la villa de Castro Urdiales*. Excelentísimo Ayuntamiento de Castro Urdiales, 1980. pp. 33-34.

Lope Díaz de Haro²¹. Sin embargo, este fuero también sirvió para marcar la zona limítrofe entre el reino de Castilla y el de Navarra, con la división que se efectuó del reino entre los hijos de Alfonso VII a su muerte en 1157, ya que fueron frecuentes las disputas a la hora de establecer los límites de acción de cada reino²².

El 11 de julio de 1187, durante el reinado de Alfonso VIII, Santander —que en aquel entonces era una villa de abadengo— recibió su carta de donación y fuero, tomando como modelo el Fuero de Sahagún. Este documento resultó fundamental para el desarrollo económico y pesquero de la localidad, ya que estableció una serie de privilegios que dinamizaron su actividad comercial. En primer lugar, concedió a los vecinos la libertad para vender pan, vino y sidra en condiciones de igualdad, exigiendo el uso de medidas justas para garantizar la equidad en los intercambios, al tiempo que protegía el comercio local al imponer una multa de diez sueldos a los vendedores foráneos. Además, la exención del portazgo —tanto en la villa como en el puerto— eliminó una carga fiscal que gravaba el tránsito de mercancías, lo que favoreció especialmente a los pescadores y comerciantes marítimos, que vieron reducidos sus costos y aumentadas sus oportunidades de negocio. A esto se sumó el permiso para labrar las tierras de la villa, aunque con la obligación de pagar un sueldo al abad y dos dineros al sayón, lo que permitió combinar la actividad agrícola con la pesquera y asegurar el abastecimiento de la población²³.

El rey Alfonso VIII impulsaba un proceso de reordenación territorial que requería el desarrollo estratégico de determinadas villas. En este contexto, el 25 de enero de 1200 concedió fuero a la villa de Laredo desde Belorado (Burgos). La elección de esta localidad no fue casual: el monarca se encontraba entonces inmerso en un conflicto con el rey de Navarra, y se cree que la concesión del fuero constituyó una recompensa por el apoyo de Laredo en la conquista de ciertos territorios²⁴. Además, lo concedió con la finalidad de fortalecer un desarrollo mercantil y proyectar un comercio marítimo en la Corona de Castilla, con el fin de desarrollar estas villas para poder comerciar con territorios de la

²¹ MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo. “Las villas marítimas castellanas: origen y régimen jurídico” en *El Fuero de Laredo en el Octavo Centenario de su concesión*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2001, P. 52

²² BARÓ PAZOS, Juan. “Algunas hipótesis sobre el fuero (perdido) de la villa de Castro Urdiales” en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz (ed.). *Mundos medievales: espacios, sociedades y poder: homenaje al profesor José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre*. Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria, D.L. 2012, pp. 363-374.

²³ FERNÁNDEZ LLERA, Víctor. “El fuero de la villa de San Emeterio (Santander)”. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Tomo LXXVI, 1920, pp. 220-242.

²⁴ BARÓ PAZOS, Juan; SERNA VALLEJO, Margarita. *El fuero de Laredo en el Octavo Centenario de su Concesión*. Santander, 2001. pp. 33-36.

Europa Atlántica²⁵. Por último, este mismo monarca concedió el fuero a San Vicente de la Barquera, el 3 de abril de 1210, ante las peticiones de los moradores de aquella región. Para su concesión se utilizó como base el fuero de San Sebastián, y también parte de las cláusulas mencionadas en el texto foral de Santander. Se mencionaban las mismas condiciones para las naves que entrasen en el puerto y a sus mercancías; es decir, tenían que pagar una serie de impuestos los que acudiesen a ese puerto sin ser vecinos de San Vicente, con la finalidad de comerciar. Se les concedía la posibilidad de pescar en las aguas del Deva, Nansa y Llanes, pero debían de pagar al señor las décimas de lo pescado²⁶.

Además de la legislación marítima que regulaba las relaciones comerciales, es fundamental considerar las condiciones geográficas que permitieron a estas villas desarrollar sus puertos. Estos enclaves estratégicos resultaron cruciales para su enriquecimiento mediante la explotación y comercialización de recursos marítimos. Estos requisitos geográficos fueron varios, entre ellos se puede mencionar la existencia de zonas arenosas, que eran empleadas para crear una zona de carga y descarga para los barcos; también se podían encontrar montículos montañosos desde los que defenderse en caso de que llegasen enemigos y que frenaban también la entrada de vientos y borrascas.

Es igualmente relevante destacar que estos puertos constituyeron el eje principal del desarrollo económico de las villas. Las dificultades de comunicación con el interior de la Meseta -debido a la necesidad de atravesar zonas montañosas como el Macizo Galaico y la Cordillera Cantábrica- hacían especialmente valiosa su ubicación costera. Aunque el terreno presentaba desafíos, su posición estratégica como punto de encuentro entre las rutas comerciales atlánticas y mediterráneas resultó decisiva para acometer obras de mejora o ampliación de las vías de comunicación terrestres. Estos puertos se convirtieron en escala obligatoria para las embarcaciones y en el principal enclave de exportación para las mercancías procedentes del interior peninsular²⁷. Esta alternativa fue vista rápidamente como una ventaja para su economía, partiendo de la situación de que los

²⁵ FLEMING, Peter. "Looking out from the Edge of the world: Bristol, Gascony and Iberia in the later Middle Ages" en SOLÓRZANO TELECHEA, J; BOCHACA, M; AGULAR ANDRADE, A. (ed.). *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño Institutos de Estudios Riojanos, 2012, pp. 149-166.

²⁶ BARÓ PAZOS, Juan. "El fuero de San Vicente de la Barquera durante la Edad Media (S. VIII-XIII)" en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel, (ed.). *San Vicente de la Barquera 800 años de historia*. Santander: PubliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, pp. 37-43.

²⁷ SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. "Integración económica, competencia y jerarquización de los puertos atlánticos del Norte de España (siglos XIII-XV)". *Anuario de estudios medievales*, Vol. 48, 1 (2018) pp. 216-218.

costes del transporte eran más baratos por mar que por tierra y además, los productos que ellos compraban llegaban directamente a sus puertos, por lo que se evitaban pagar esos costes de tener que trasportarlos, como debían hacer cuando compraban los productos en la Meseta y, asimismo, muchos de los productos que llegaban por mar, no se encontraban en el territorio castellano-leonés²⁸.

Por último, es oportuno mencionar cuales eran los términos espaciales de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, para identificar las zonas donde sus vecinos podían pescar y desarrollar sus actividades con pleno derecho, en el caso de Castro Urdiales:

“Porque el concejo de Castro Urdiales se nos ynviaron aquerellar en como ellos e los sus vezinos e otros omes bliandantes rescebían muchos males e dapnos e robos e fuerças e otros desaquisados de algunos omes malfechores que andan en el su termin que se contiene desde la foya de Onton fasta onde Samano e fasta Uiuañas e fasta el Varco de Oriñon”²⁹

En cuanto al espacio territorial que se le concedió a la villa de Santander, no se conoce concretamente, ya que, en el fuero, no se especificó de manera detallada los límites territoriales de la villa. La carta foral se basó en el Fuero de Sahagún y solo se centró en establecer ciertas normas jurídicas, privilegios fiscales y libertades comerciales para los habitantes de la denominada en aquel momento villa de San Emeterio. Es decir, la concesión de este fuero aludía al entorno de la Abadía de San Emeterio y a sus habitantes, que se asentaron en el cerro de Somorrostro, donde se encontraba el edificio³⁰.

El espacio limitado para la villa de Laredo, fue:

“vado de Buxoa usque ad summum de Busquemado, et deinde usque ad Udalla, et usque ad molendinum de Lauandera, et usque ad sumum de Rascon ad plazum de las Conchuelas, Cereceda intus esistente, et deinde usque ad sumum de Pozobal, et usque ad petram de Herboso, et usque ad foyo Darza, et usque ad Ferreçolas de Orinnon, et usque ad mare de Orinnon”³¹

Y en San Vicente de la Barquera este otro:

²⁸ FERREIRA PRIEGUE, Elisa María. “Galicia en la marisma de Castilla. La dinámica de los intercambios mercantiles” en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel (coord.). *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, Nájera 27-30 de julio de 2004*, (2005) P. 166.

²⁹ PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio. *Historia de la villa de Castro Urdiales...op.cit.*, P. 201, Doc. 23.

³⁰ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander. Una ciudad medieval*. Santander: Estudio, D.L., 2001. pp. 36-43.

³¹ GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio. *El reino de Castilla en la época de Alfonso VIII*. Vol. III, doc. 684. Colección diplomática 1191-1217. Madrid, 1960. Vol. III, doc. 648, pp. 212-213; 1200, 01,25.

“...os doy las aguas del Deva y del Nansa para pescar en ellos[...] Os doy también la Barquera con todo su término [...]; os doy también la Arena [...] os doy también lo del Valle y de Serras [...] os doy lo de Cara [...] o doy también los Collados”³²

³² SAINZ DIAZ, Valentín. *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, 1973. P.20.

5. LA ACTIVIDAD PESQUERA

La pesca, como actividad económica primaria, ha sido históricamente fundamental en las sociedades portuarias. Esta práctica, constatable desde la Prehistoria, se desarrolló tanto por comunidades de subsistencia como por sociedades más complejas, y no solo proporcionaba recursos alimenticios básicos, sino que también generaba una red de actividades económicas derivadas. La cadena productiva pesquera abarcaba desde la extracción hasta el procesamiento y comercialización, creando así múltiples oportunidades laborales que englobaban la industria, el artesanado, o el transporte, entre otras.

Esta actividad sustentaba economías familiares completas mediante una clara división del trabajo: mientras unos se dedicaban a la captura directa, otros fabricaban y reparaban los utensilios (redes, nasas), obtenían cebo, procesaban el pescado (salazón, secado, cecial) o se encargaban de su distribución comercial. Esta especialización laboral demostraba la importancia estructural de la pesca en el desarrollo económico de las comunidades costeras. En esta secuencia estaba implicada gran parte de la población: los hombres eran los que se encargaban de salir a la mar en las embarcaciones, pero era posible gracias a sus familias y a todo un entramado laboral relacionado entre sí que dinamizaba la economía: toneleros, cesteros, carpinteros, tundidores, vendedores, arrendadores, escribanos y notarios entre otros muchos. Dependiendo del lugar de captura, la pesca marítima se puede dividir en tres tipos o zonas de pesca: la de altura, la de bajura o en las marismas³³.

Durante la Edad Media la pesca no tuvo tanto impacto económico como la ganadería o la agricultura en zonas del interior de Castilla, ya que las actividades agrícolas aportaban más beneficios y en menos plazo de tiempo, pero, aún siendo la pesca una actividad complementaria a nivel del reino, resultó vital para la supervivencia y desarrollo de las villas costeras. Su rentabilidad y beneficio dependía de múltiples factores aleatorios que podían llegar a ser peligrosos para los hombres de mar, hasta el punto de perder la vida en un viaje, tanto por las condiciones meteorológicas, como por las embarcaciones precarias. Conforme fue avanzando la Edad Media, se fue creando una economía más

³³ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Gentes de mar en los puertos medievales del Cantábrico” en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús; BOCHACA, Michel; AGUIAR ANDRADE, Amélia (coord.). *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño: Institutos de Estudios Riojanos, 2012. pp. 19-44.

compleja en torno a la pesca y su consumo sobre todo en las zonas costeras, donde se llegaron a formar cofradías de pescadores, destinadas a obtener beneficios y regular el ejercicio de su profesión.³⁴

El consumo del pescado en la Edad Media era elevado, pero no tanto por gusto o por preferencia de este alimento sobre la carne, sino por imposición religiosa, al no permitirse el consumo de carne en la Cuaresma y todos los viernes del año. A ello hay que sumar un factor: la necesidad económica, ya que era más accesible que la carne, o que el propio trigo en las zonas costeras del Mar Cantábrico. El aumento de la demanda de pescado en una población cada vez más numerosa a partir de los siglos XII y XIII requirió de un perfeccionamiento en todas las facetas de la actividad pesquera; desde la necesidad de buscar nuevos caladeros a la aplicación de formas de su conservación que permitieran su transporte con la mínima pérdida de calidad³⁵.

5.1. ZONAS PESQUERAS

La actividad pesquera se realizaba en diferentes zonas y cada zona. Se regía por unas determinadas normas y condiciones, tanto para las embarcaciones, como para el tipo de especie que se podía capturar, las zonas se denominaban, de bajura, de altura y ribereñas, donde se incluían las marismas.

5.1.1. Pesca bajura

La pesca de bajura hace referencia a la “pesca hecha cerca de la costa”³⁶, la pesca de bajura no se desplazaba del puerto, ya que se desarrolla en la zona costera, obteniendo sardinas y bocartes. En el desarrollo de la actividad pesquera de bajura se utilizaban embarcaciones con un tamaño y capacidad de almacenaje reducido, lo que a su vez simplifica la fabricación de estos navíos, por lo que daba la oportunidad a familias que tenían un sustento económico bajo, el permitirse mantenerlo. Estas embarcaciones fueron aumentando sus dimensiones en cuestión de un siglo, en el XIV los barcos eran pinazas de doce codos de quilla hacia abajo, mientras que el siglo XV, a finales, rondaban los

³⁴ RIERA MELIS, Antonio. “La pesca en el Mediterráneo Noroccidental durante la Baja Edad Media” en *La pesca en la Edad Media*. Monografías de la Sociedad Española de Estudios Medievales, 1. Madrid: Sociedad Española de Estudios Medievales: Universidad de Murcia Servicio de Publicaciones, 2009. pp. 122-140.

³⁵ SÁNCHEZ QUIÑONES, Julián. “Los precios del pescado en Guadalajara en el siglo XV: problemas y factores de influencia” en *La pesca en la Edad Media*. Monografías de la Sociedad Española de Estudios Medievales, 1. Madrid: Sociedad Española de Estudios Medievales: Universidad de Murcia Servicio de Publicaciones, 2009. pp. 184-187.

³⁶ TRUJEDA REVUELTA, María Dolores. “Lenguaje marinero en Suances”. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Vol. 1. Santander: Manufacturas Jean, S.A. 1978. pp. 193-247.

diecisiete o dieciocho codos. Estos cambios se vieron inducidos por la importancia en la seguridad naval, ya que a las cofradías se les solicitó que aumentasen el tamaño de las embarcaciones para que hubiese mayor espacio para los tripulantes, estando normalmente ocupadas por seis hombres, y para que se ampliase la capacidad de carga³⁷. Esta práctica permitía a los pescadores volver a puerto una vez llenasen la capacidad del barco, descargar lo pescado, y volver a salir, repitiendo el proceso tantas veces como les diese tiempo hasta el atardecer, coincidiendo con la oración del Ave María³⁸.

Esta práctica pesquera, fue supervisada y organizada mayormente por las Cofradías de pescadores de cada zona. En el caso de Cantabria, prohibieron que las pequeñas pinazas, se internaran mar adentro, quedando su espacio de actuación restringido a la primera línea de la costa. Esto a su vez, les privaba de la oportunidad de poder acudir a otros lugares más lejos como Francia, Galicia, Andalucía o Irlanda. Además, tampoco se les permitía navegar como prácticos o ser “barcos guía” de los grandes navíos que llegaban a puerto, ni podían sobrepasar la primera línea de costa, en ninguna circunstancia. Entre estas pequeñas embarcaciones sobresalen las “pinazas sardineras” haciendo honor a su nombre, ya que se dedicaban principalmente a capturar sardinas³⁹.

Las sardinas aparecían en las costas de mayo a agosto, formando bancos que facilitaba su captura, ya que estos pescadores lograban obtener una gran cantidad de sardinas capturadas en muy poco tiempo. Los bancos de sardinas se distinguían a distancia desde las atalayas en los puertos, ya fuera por el movimiento de mar, o por la presencia de aves revoloteando por la zona para intentar conseguir alimento. También los propios pescadores localizaban los cardúmenes en el agua por su apariencia roja a la hora de agruparse. Detectada la presa, los vecinos se organizaban en las pinazas con los aparejos y los cebos preparados y salían rápidamente al mar para disponer sus redes. Los pescadores procuraban hacerlo con rapidez, ya que la tripulación que llegase primero

³⁷ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Gentes de mar en los puertos del Cantábrico” ...*op.cit.*, pp. 19-20.

³⁸ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “La pesca en el País Vasco en la Edad Media”. *Itsas memoria: revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3 (2000) pp. 13-28.

³⁹ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Gentes de mar en los puertos del Cantábrico” ...*op.cit.*, pp. 20-22.

tenía prioridad a la hora de elegir donde extender las redes, teniendo preferencia quienes pescaban con cebo⁴⁰.

Sin embargo, estas situaciones generaban disidencias, por eso se impusieron determinadas zonas dependiendo de que embarcación y que tipo de mecanismo de captura se emplease. Las pinazas que pescaban con aparejos y redes empleando cebo (*gueldo*), tenían prioridad ante las que no utilizaban cebo (*geito*), además, debían estar separadas por una distancia de sesenta brazas. La obtención del cebo implicaba a las familias, las mujeres, los niños y ancianos, que se encargaban de buscarlo (camarones, pequeños crustáceos o lapas). En caso de no encontrarlo, debían de comprárselo a los barcos que lo traían, siguiendo las regulaciones de las Cofradías, para que todos los pescadores tuviesen las mismas oportunidades. Cuando los barcos llegaban llenos a puerto, las mujeres descargaban las sardinas en cestos y desenredaban las redes y las dejaban listas para el siguiente uso. A continuación, era la familia la que decidía dónde y cómo quería vender ese pescado; normalmente esta responsabilidad recaía en las mujeres, que lo transportaban hasta el mercado destinado al consumo local. Otra opción era enviar la mercancía al exterior; en ese caso se lo entregaban a transportistas y comerciantes llamados regateros, recueros o mulateros que disponían de bestias de carga como acémilas, mulos o burros y lo llevaban a los grandes mercados como los de Vitoria, Reinosa o Burgos, entre otros. Esto generaba relaciones dependientes, ya que el pescador necesitaba al regatero para que vendiese su mercancía y el regatero, necesitaba al pescador para obtener ganancias vendiendo sus productos. Esta colaboración cristalizó en numerosas ocasiones en forma de hermandades o compañías. Incluso existieron acuerdos en los que los pescadores le daban la carga a un determinado regatero y este costeaba la mitad del cebo necesario. Esta dinámica económica se extendía a otros profesionales como los cordeleros, toneleros, cesteros, anzueleros, calafates, etc.⁴¹.

5.1.2. Pesca altura

La pesca de altura se refiere a la “pesca hecha en alta mar”⁴², es la que tiene la necesidad de realizarse a una distancia considerable del puerto, normalmente para obtener especies

⁴⁰ HERRERO LICEAGA, Victoriano José. “Transcripción de las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Fuenterrabía (1361-1551)”. *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, 10 (1988) pp. 315-334.

⁴¹ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Gentes de mar en los puertos del Cantábrico” ...*op.cit.*, pp. 22-26.

⁴² TRUJEDA REVUELTA, María Dolores. “Lenguaje marinero en Suances”. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa...op.cit.*, pp. 193-247.

como merluzas o besugos. Esta práctica se realizaba en lo que se ha mencionado antes como “mar de canto”, lo cual hace referencia a la última zona de la plataforma continental, es decir, la pendiente que se interna hacia las zonas abisales y con una profundidad entre los 200 y 1200 metros a lo largo de una distancia muy pequeña que comprende unos 50 km mar adentro desde la costa. Esta sección de la plataforma continental cantábrica se extiende desde la costa de Llanes hasta el Cabo Machichaco, por lo que no es muy amplia, además hay que tener en cuenta las formaciones de tierra en la costa, lo que afectaría a la superficie del espacio de pesca⁴³.

Las embarcaciones que se empleaban también se las llamaba pinazas, como en la pesca de bajura, pero tenían unas dimensiones mayores, ya que debían de medir diez metros de quilla como mínimo, pudiendo albergar así, a una tripulación mayor, siendo normalmente entre diez o doce marineros. Estos navegantes disponían de unos conocimientos del mar y de sus criaturas amplios, y no cualquier hombre podía estar al mando de la tripulación: el patrón debía tener la capacidad y la inteligencia para dirigir a sus hombres y ubicarlos en una posición adecuada para obtener el mayor número posible de peces. Para acertar dónde faenar se guiaban por la geografía terrestre mientras realizaban una navegación de cabotaje; es decir, tomaban nota de la ubicación de las montañas u otros elementos relevantes del paisaje antes de dirigirse al horizonte, lo cual les obligaba a trazar un mapa mental del lugar teórico al que deseaban dirigirse⁴⁴.

Esta pesca de altura se realizaba principalmente en invierno y se centraba especialmente en la captura de besugos, que aparecen desde San Martín, el 11 de noviembre o en San Andrés, el 30 de noviembre, hasta las Carnestolendas, que corresponde con el inicio de la Cuaresma. Esta era la práctica costera más importante ya que reportaba a los pescadores del cantábrico muchos beneficios: eran especies muy apreciadas en el interior de Castilla donde existía un mercado dispuesto a adquirir el pescado a un precio elevado. Esto dotaba a las poblaciones de los marineros de un gran prestigio, ya que cuando se vendía en los mercados del interior, el producto se asociaba al lugar de procedencia de sus pescadores; así destacaba, por ejemplo, el *besugo de Laredo*, verificando así su procedencia y su máxima calidad en una suerte de “denominación de origen” medieval⁴⁵.

⁴³ ORTEGA VALCÁRCCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria*. Santander: Banco Santander, Universidad de Cantabria, 1996. pp. 39-43.

⁴⁴ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Gentes de mar en los puertos del Cantábrico” ...*op.cit.*, P. 27.

⁴⁵ ORTEGA VALCÁRCCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria*...*op.cit.*, P. 53.

Esta pesca se realizaba empleando anzuelos específicos, denominados *cuerda de besugo*, que consistía en un largo sedal de 20 brazas con los anzuelos dispuestos al final de su extensión; unos 240 anzuelos en cada cabo⁴⁶. Además, era necesario obtener cebos para atraer a los besugos y, como los pescadores no se podían permitir quedarse sin ellos, pactaron ciertos acuerdos con los carniceros de cada villa. La carne era más cara que el propio pez, pero también era una inversión, pues servía para obtener capturas mayores y podía reaprovecharse varias veces. Es por eso que era importante que en las villas hubiese una cantidad elevada de carnicerías, para que extrajesen una elevada cantidad de carne de res, tanto para el consumo humano, como para los cebos de los pescadores, ya que el besugo se sentía atraído por la carne roja⁴⁷. En caso de que los carniceros no abasteciesen con el cebo a las pinazas, debían pagar una multa impuesta por las cofradías, por no garantizar que todas ellas tuviesen cebo para poder salir a pescar besugos. Esto está atestiguado en el caso de la Cofradía de Lequeitio en el año 1506, con una multa establecida en 2.000 maravedís que debía de pagarse a cada pinaza desprovista de carnaza⁴⁸.

La salida del puerto de estos navíos se producía de madrugada, antes de salir el sol, y era encabezada por la barca linterna, cuya luz servía de referencia al resto que navegaban por detrás, tal como dictaban las ordenanzas. El desplazamiento en el mar se realizaba empleando la vela, por lo que se procuraba salir en un día con viento norte y la mar llana. Cuando llegaban a la zona adecuada, mantenían la pinaza proa al viento, para iniciar el descenso de las cuerdas con los anzuelos, siguiendo un orden jerárquico que comenzaba por el patrón y finalizaba con el último tripulante o aprendiz; luego los pescadores esperaban, estando así a la deriva, hasta que los peces comían los cebos. Cuando picaban, cada hombre se dedicaba, en igual orden que a la hora de lanzar las cuerdas, a quitar los besugos de los anzuelos y guardarlos cada uno en sus cestas. En primera instancia el patrón se quedaba con todas las capturas necesarias para cubrir los gastos de esa salida y después de eso, cada marinero recogía su parte para el sustento de su familia⁴⁹. Tras abastecerse cada pescador, la mercancía restante era destinada a venderse en los mercados

⁴⁶ SANFELIU, Lorenzo. *La Cofradía de San Martín de hijosdalgo navegantes y mareantes de Laredo: (apuntes para su historia)*. Instituto Histórico de Marina, 1944. Pag. 105.

⁴⁷ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Gentes de mar en los puertos del Cantábrico” ...*op.cit.*, P. 29.

⁴⁸ GARCÍA, FERNÁNDEZ, Ernesto. “Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascos en la Edad Media” en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz (ed.) SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel (ed.) *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media, Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, 27-30 de julio de 2004*, P. 290.

⁴⁹ ORTEGA VALCÁRCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria...op.cit.*, pp. 54-55.

a los vecinos de la villa, con un precio fijado por las cofradías. Solamente a última hora del mercado, provista la población del pescado, era cuando los revendedores, las regatonas y mulateros, compraban el producto sobrante para poder almacenarlo o venderlo en otras villas. A partir del siglo XV, se comenzó a arrendar la venta de los peces más demandados, para garantizar ingresos permanentes, siendo el mercado interior el destino principal⁵⁰.

5.1.3. Pesca Ribereña

La actividad pesquera ribereña se realizaba en el espacio intermareal, conocido también como zona ribereña o la franja litoral, que abarcaba unas cinco o seis millas, la costa y las playas, siendo la zona de mayor actividad en Santander y en algunas localidades ribereñas como son Laredo, Santoña, Castro Urdiales o San Vicente de la Barquera. Este espacio intermareal se engloba dentro de la plataforma continental, entre el veril (cinco o seis millas) y la zona de costa y playas, es decir engloba un gran espacio que no solamente es visible en bajamar, pues incluye las desembocaduras de los ríos en el mar y las zonas de marismas. Se ha calculado que esta actividad permitía a cada hombre obtener una media de cuatro kilos de pescado al día, adquiriendo especies como la cabra, la lubina, el durdo, el congrio, el abadejo o el magano, entre otras. Estas prácticas pesqueras se desarrollaban en cuatro espacios: en marismas, en playas, en bancos costeros y en las desembocaduras de los ríos⁵¹.

5.1.3.1. Marismas

Las mujeres y los niños eran los encargados de faenar en estas zonas que ofrecían diversidad de moluscos y mariscos. Las especies comestibles se encontraban en las orillas de la costa, en las rocas o en las zonas de marismas. Aunque hoy en día los moluscos como almejas, percebes o bígamos son productos que alcanzan elevados precios, en la Edad Media no eran tan apreciados. Por ello estos productos se destinaban al autoconsumo, o como mucho, venderse en el mercado de la villa para abastecer el consumo local.

La zona de pesca en las marismas variaba en función del ritmo en la subida y bajada de las mareas, ya que lo normal era obtenerlos en la bajamar. Esta recolección comprendía una gran variedad de especies y constituía un importante complemento para la economía pesquera, ya que las especies capturadas no sólo podían ser consumidas por el ser humano

⁵⁰ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Gentes de mar en los puertos del Cantábrico” ...*op.cit.*, P. 30.

⁵¹ ARIJA DUFOL, Francisco. “Pesca marítima en Cantabria”. *Geographicalia*, 2 (1978) P. 121.

en caso de necesidad, sino que también servían como cebo, lo que mermaba los costes de producción y permitía mayor margen de beneficio⁵². Una parte importante de la población se dedicó a capturar todo tipo de especies marinas en playas, rías y marismas, entre las que se puede mencionar, las gusanas, moluscos, crustáceos, etc. Esta actividad se considera compleja, no solo por la gran afluencia de personas que participaban en ella (lo que exigía cierto grado de organización) sino también por el tiempo y el esfuerzo que implicaba. Mujeres y niños recorrían meticulosamente los arenales, algares y márgenes de rías y playas, e incluso exploraban las especies marinas que habitaban en las zonas rocosas, utilizando diversos utensilios como rastros, francados, figas o redeñas, entre otros⁵³.

Fue una actividad en la que quedaron relegadas las mujeres marineras y sus hijos menores, siendo un entorno en el que dejaban constancia de su esfuerzo, a pesar de las condiciones desfavorables. Esas condiciones eran muy duras y peligrosas, ya que era un empleo que lo llevaban a cabo durante varias horas, sometidas a un duro esfuerzo bajo el sol en muchas ocasiones y en continuo contacto con el agua, lo que no deja de ser un posible peligro constante ya que estas mujeres intentaban conseguir la mayor cantidad de especie marinas posibles adentrándose cada vez más en el mar, muchas veces sin ser conscientes que quedaban aisladas en bancos de arena que podían desaparecer en cuestión de minutos durante una marea creciente, o quedar expuestas a fuertes olas. La mar de fondo en ocasiones podía beneficiarlas, ya que removía los sustratos marinos y atraía a la costa más especies o algas que, como la Caloca, siendo esta uno de los objetivos de multitud de campesinos, que comerciaban con ella, como abono para las *miseses*, espacios agrícolas⁵⁴.

⁵² ESCUDERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier. “Ostricultura en las marismas de Cantabria. La eclosión de una actividad efímera”. *Monte Buciero*, 12 (2006) pp. 175-180.

⁵³ ORTEGA VALCÁRCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria...op.cit.*, P. 61.

⁵⁴ ORTEGA VALCÁRCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria...op.cit.*, pp. 61-62.

5.2. TÉCNICAS DE CAPTURA

La actividad pesquera emplea una amplia variedad de utensilios y herramientas que van desde embarcaciones de pequeña y gran envergadura hasta diversos métodos de captura, entre los cuales se incluyen redes, nasas, anzuelos, entre otros. Estos métodos se seleccionan en función de la especie objetivo, ya que, dependiendo de factores como el tamaño, el comportamiento de los peces y el hábitat en el que se encuentren, se requiere el uso de una técnica específica. Este conjunto de métodos y técnicas se denomina artes de pesca, concepto que engloba la capacidad humana para diseñar y desarrollar dichas infraestructuras con el fin de optimizar la captura de recursos marinos⁵⁵.

5.2.1. Redes

La elaboración de las redes es también conocida como un arte de pesca, ya que su diseño parece un entramado de hilos sin sentido, pero su fabricación, en realidad, implica una trama compleja y muy estudiada, ya cada cordel tiene que estar bien elaborado y dispuesto (Ilustración 1); en caso contrario, las especies podrían escapar, lo que supondría una pérdida de tiempo y dinero. Estas redes se fabricaban con diversos materiales como paños, que se cosían entre sí. Dentro de



Ilustración 1: Red denominada barquía, que se empleaba en rías o bahías. Fuente: ORTEGA VALCÁRCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria. Santander: Banco Santander, Universidad de Cantabria, 1996. P. 74.*

la variedad de las redes se puede destacar el uso de la red sardinera en los puertos del cantábrico, conocida como *red de guelderar*, haciendo referencia al tipo de peces que se capturaban. Gueldo era un pequeño cardumen de pececillos que se obtenían en las orillas

⁵⁵ ORTEGA VALCÁRCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria...op.cit.*, P. 69.

y servían de cebo para las sardinas⁵⁶. El mecanismo de redes fue el más empleado por versatilidad, los beneficios que ofrecía y su facilidad de elaboración en comparación con otros métodos. Para su confección se utilizaban agujas, pesas y lanzaderas. Estas últimas se empleaban principalmente en el trenzado de las redes, mientras que las agujas eran para reparar las redes cuando se rompían. Por último, las pesas, que consistían en cantos rodados con muescas, se utilizaban para fijar el hilo o las cuerdas durante la elaboración⁵⁷.

5.2.2. Anzuelos

El arte de la pesca con anzuelos era el más habitual en el litoral cantábrico. Consistía en el empleo de una cuerda de hilo con un anzuelo colgado en el extremo, sujeto con un nudo. Esta técnica de amarre se conocía como *sotileza*; enganchando la cuerda a una vara de materia vegetal, otorgando así la flexibilidad y resistencia necesaria, denominándose *canna*. Esta sería la base de la elaboración, pero podría variar dependiendo de la profundidad requerida en la pesca, es decir si la especie que se va a capturar está más cerca del fondo, se

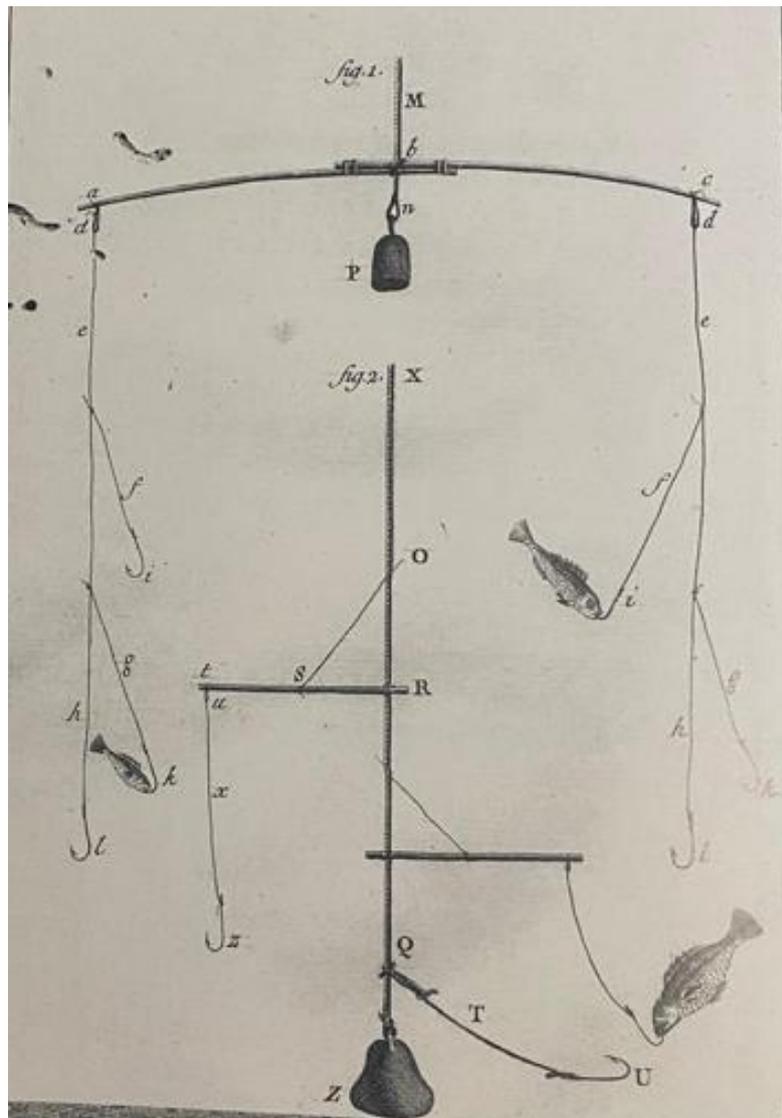


Ilustración 2: Bolantín aparejo empleado para la pesca de anzuelo a gran profundidad. Fuente: ORTEGA VALCÁRCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria*. Santander: Banco Santander, Universidad de Cantabria, 1996. P. 78.

⁵⁶ ORTEGA VALCÁRCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria...op.cit.*, pp. 70-71.

⁵⁷ MARTÍNEZ MAGANTO, Julio. "Las técnicas de pesca en la antigüedad y su implicación económica en el abastecimiento de las industrias de salazón". *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid (CuPAUAM)*, 19 (1992) pp. 229-231.

realizaría un hilo más largo, que consistiría en el empalme de una serie de cuerdas, hasta alcanzar la largura necesaria y posteriormente la unión del anzuelo en el extremo⁵⁸.

En ese extremo se colocaba el cebo para peces pequeños, que consistía en insectos, grasa de cerdo, almejas, o cualquier desecho de comida que pudiese atraer las capturas. También podía insertarse peces vivos para llamar la atención de especies marinas de mayor tamaño. Sin embargo, cuando no disponían de peces de sobra para usarlos como cebo, ingeniaron el uso de un peso de plomo como cebo, que se denominaba “delfín”, de tal manera que introducían este cebo en la boca de un pez muerto, para simular el movimiento del pez y captar así la atención de especies grandes⁵⁹.

5.2.3. Nasas

Las nasas o butrones, como se las denominaba en la zona cantábrica, eran unos recipientes que normalmente se realizaban en junco o mimbre; consisten en una suerte de cestos cerrados que facilitan la entrada de los peces en esta estructura, pero es muy difícil su salida. Las formas y tamaños podían ser diversas, pero todas obtenían un resultado final en forma de jaula alargada. Sin embargo, su estudio se ha visto dificultado por su escasa presencia tanto en la documentación como en yacimientos arqueológicos, ya que los materiales en los que se realizaban eran orgánicos y

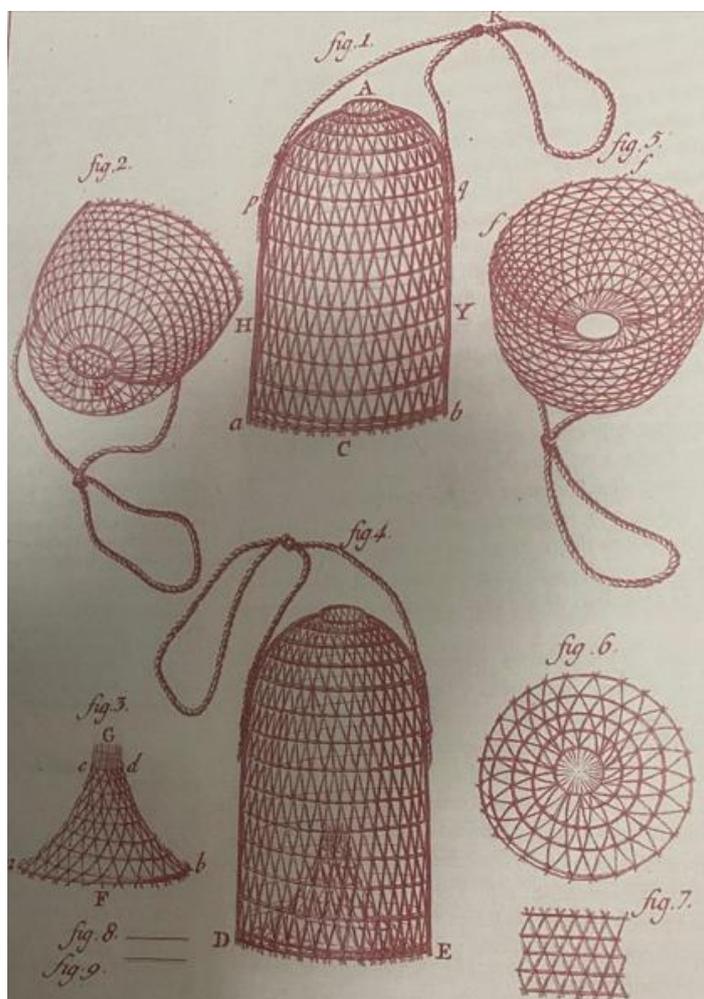


Ilustración 3: Nasas de distintas formas. Fuente: ORTEGA VALCÁRCCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria*. Santander: Banco Santander, Universidad de Cantabria, 1996. P. 84.

⁵⁸ MARTÍNEZ MAGANTO, Julio. “Las técnicas de pesca en la antigüedad y su implicación económica en el abastecimiento de las industrias de salazón”...*op.cit.*, P. 223.

⁵⁹ *Ibidem*. pp. 223-224.

tenían una duración corta en el tiempo. Estas estructuras de pesca se caracterizaban por tener unos espacios estrechos en los que el pez se introducía buscando el acceso al cebo, pero que después le era imposible salir. Se sostenían en el fondo del mar o del río mediante una cuerda o se amarraban en algún elemento sólido en las orillas; para identificar su ubicación desde la superficie, se disponía de un flotador de corcho⁶⁰.

Asimismo, los pescadores solían esparcir restos de harina, miga de pan, plantas aromáticas, entre otros, en las zonas donde colocaban las nasas, con el fin de atraer una mayor cantidad de peces de manera más efectiva y rápida. Esta práctica presentaba varias ventajas, como la posibilidad de no requerir la presencia constante del pescador. Mientras este se dedicaba a pescar con anzuelo o redes, podía mantener las nasas sujetas a la embarcación o en la orilla, lo que le permitía realizar ambas tareas simultáneamente. De esta manera, se optimizaba el tiempo y se incrementaba la cantidad de capturas obtenidas⁶¹.

⁶⁰ MARTÍNEZ MAGANTO, Julio. “Las técnicas de pesca en la antigüedad y su implicación económica en el abastecimiento de las industrias de salazón” ...*op.cit.*, P.226.

⁶¹ *Ibidem.* P. 227.

6. FORMAS DE CONSERVACIÓN DEL PESCADO

El consumo de pescado en la Edad Media era poco apreciado y la gente que lo comía, no lo consumía por gusto, sino en ciertos periodos, como en la Cuaresma. *El Regimen Sanitatis*, escrito en el 1308 por Arnaldo Vilanova, trataba la nutrición e indicaban que el pescado era fácil de contaminar y se deterioraba muy rápido; es decir, que arrastraría una fama que explicaría su bajo consumo. Sin embargo, esto no era del todo cierto, ya que estas condiciones de putrefacción mayoritariamente se explican cuando el pescado era transportado a zonas del interior, sin haber sido correctamente conservado⁶².

Cabe señalar, que a pesar de las múltiples contradicciones sobre si comer o no pescado, se comenzó a apreciar que era uno de los alimentos recomendados para la dieta alimenticia, por ser una fuente de múltiples propiedades, siempre y cuando se conociese como se debía conservar y consumir en determinados momentos. Esta fue una de las razones por las que se escribió el *Tacuinum Sanitatis* a mediados del siglo XI, es un tratado medieval con indicaciones médicas y farmacéuticas, donde señalan cómo se debía comer el pescado, teniendo en cuenta ciertos aspectos con los que tener cuidado para no consumir pescado en mal estado y aprender a conservarlo adecuadamente.

Inicialmente, las sociedades costeras eran las principales consumidoras de pescado, debido a su proximidad al mar, lo que les permitía acceder a este alimento con mayor facilidad. En cambio, las poblaciones del interior solían consumir mayor cantidad de carne, tanto por la distancia que las separaba de las costas como por las dificultades logísticas para transportar el pescado en buen estado. En este contexto, la mayoría de la población medieval consumía pescado fresco, siempre que este permaneciera en condiciones aptas para el consumo. Sin embargo, debido a la falta de métodos de conservación adecuados, el pescado solía presentar sabores intensos que indicaban que se encontraba cerca de descomponerse. Las prácticas de conservación del pescado comenzaron a emplearse por razones económicas: prolongar su vida útil para poder enviar la mercancía a otros mercados más alejados y alcanzar a poblaciones que un primer momento no tenían accesibilidad al pescado fresco⁶³.

⁶² RODRIGO ESTEVAN, María Luz. “Fresco, frescal, salado, seco, remojado: abasto y mercado de pescado en Aragón (siglos XII-XV)”. *Alimentar la ciudad en la Edad Media: Nájera, Encuentros Internacionales del Medievo*, (2008) pp. 547-548.

⁶³ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Etefvina. “Realidad, tradición religiosa y maravillas legendarias: iconografía de la pesca en la Edad Media” en FERREIRA PRIEGUE, Elisa María, et al. *La Pesca en la*

6.1. FRESCO

Cabe señalar que el pescado fresco era consumido principalmente por las poblaciones costeras. Sin embargo, en ocasiones, este pescado lograba llegar a las sociedades del interior, aunque bajo condiciones no siempre óptimas. El problema radicaba en que, en lugar de emplear métodos adecuados de conservación, se centraban en eliminar el mal olor del pescado mediante el uso de especias, lo que no garantizaba su correcta preservación. Dado que las proteínas del pescado son altamente perecederas, el transporte inadecuado provocaba el desarrollo de toxinas con el paso del tiempo. Así, el consumo de pescado fresco estaba limitado principalmente a las clases más privilegiadas, quienes podían permitirse el elevado costo asociado con su conservación adecuada⁶⁴.

La gran parte de las especies marinas que se enviaban a la meseta norte, antes de la innovación en los métodos de transporte, no recibían un tratamiento específico de conservación, sino que se transportaban en su estado natural. Sin embargo, solo el pescado cercano a los lugares de consumo podía considerarse realmente fresco, ya que, al ser trasladado a zonas más distantes, requería un proceso de conservación más exhaustivo para garantizar su calidad⁶⁵. Este proceso muchas veces consistía en que el pescado fresco se transportaba introducido en una especie de contenedores, donde les añadían agua de mar o hielo y paja, para intentar alargar la vida del pescado fresco hasta que llegase a su destino. Esos contenedores podían ser de piedra, metal, arcilla y uno de los más conocidos, serían las pilas, que daría nombre, por ejemplo, al “congrío de pila”⁶⁶.

El aspecto económico jugó un papel fundamental, ya que la comercialización del producto generaba importantes beneficios. El pescado fresco, en particular, era una de las modalidades más demandadas, dado que se trataba de una especie que no se había sometido a ningún proceso de conservación. Sin embargo, había que tener mucha precaución para que el pescado llegase a su destino en perfectas condiciones y ser consumido sin generar ningún malestar o intoxicación alimenticia. Por lo tanto, es

Edad Media. Monografías de la Sociedad Española de Estudios Medievales, 1. Madrid: Sociedad Española de Estudios Medievales: Universidad de Murcia Servicio de Publicaciones, 2009. pp. 61-62.

⁶⁴ RIERA MELIS, Antoni. “Las alimentaciones europeas en la Edad Media”. *La alimentación y la nutrición a través de la Historia*, (2018). P.8.

⁶⁵ CUBILLO DE LA PUENTE, Roberto. *El pescado en la Corona de Castilla (Castilla la Vieja y León) Comercialización y consumo durante los siglos XVIII y XIX* [en línea]. Tesis doctoral. España: Universidad de León, 1996. Consultado el 28/03/2025. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=121631> P. 152.

⁶⁶ RODRIGO ESTEVAN, María Luz. “Fresco, frescal, salado, seco, remojado: abasto y mercado de pescado en Aragón (siglos XII-XV)”...*op.cit.*, P. 562.

necesario tener en cuenta diversos aspectos. En primer lugar, el pescado es un producto altamente perecedero, lo que requiere un cuidado extremo en su transporte. Para garantizar su buen estado y preservar sus cualidades, se introducía en hielo. A pesar de los esfuerzos para que llegase en las mejores condiciones posibles, los comerciantes verificaban el producto antes de su venta, prestando especial atención al olor. Si el pescado emanaba un aroma a mar, se consideraba fresco; en cambio, la ausencia de este olor indicaba que podría haber sido lavado para disimular los signos de descomposición. También se observaba el deterioro en la zona abdominal: si el vientre estaba hinchado, ello indicaba que el pescado se encontraba en proceso de descomposición, aunque no siempre era así, ya que algunas especies capturadas a grandes profundidades, como la merluza, podían mostrar este síntoma debido a los cambios de presión. Finalmente, los ojos eran otro indicio de frescura: si brillaban y sobresalían, se consideraba un signo positivo⁶⁷.

Como se ha advertido con anterioridad, los comerciantes o clientes que fuesen a vender o comprar estos productos frescos debían de ser cautelosos, ya que había gran cantidad de gente que se aprovechaba y realizaba prácticas fraudulentas para disimular el grado de frescura del pescado. Algunas de las prácticas que realizaban para enmascarar su mal estado, eran el rociamiento de agua salada para que adquiriese un brillo supuestamente natural, lavarlos con ciertos productos, como el vinagre, para enmascarar el mal olor o la introducción de especias en las cajas de transporte. También muy común fue la mezcla de productos frescos con otros no tan frescos, ya que en la parte superior de la caja estaba el pescado fresco, pero en la parte inferior se mezclaba con productos en peor estado⁶⁸.

Por último, es conveniente señalar en este apartado la técnica de la salmuera que se comenzó a emplear para hacerlo pasar el pescado por fresco. Esta técnica se basaba en la introducción de la pieza de pescado en agua (que podía ser del propio mar) con sal durante varias horas, y después se secaba la pieza de manera parcial⁶⁹.

⁶⁷ CAMPOS GARCÍA, Rafael. *Acondicionado del pescado y marisco*. Málaga: IC Editorial, 2013. pp. 12-14.

⁶⁸ *Ibidem*. P. 15.

⁶⁹ BIELZA DÍAZ-CANEJA, María Jesús. "El pescado en la dieta de los Cartujos de El Paular en el siglo XVI". *Archaeofauna: International Journal of archaeozoology*, 5 (1996) pp. 65-77.

6.2. SALAZÓN

La salazón es una de las maneras de conservar el pescado más antigua, fundamentalmente porque no demanda la utilización de ninguna maquinaria, además de que el proceso no conlleva mucha complejidad, ni aplicarla supone gran capacidad económica.

La técnica consiste en eviscerar el pescado previamente, salarlo y envasarlo. El resultado es que la sal absorbe el agua que se encuentra en los músculos, permitiendo así su mejor conservación. Este proceso tiene varios efectos: a corto plazo se elimina el agua del músculo del pescado dejándolo deshidratado, con lo que la descomposición de las primeras horas o días se frena; a medio plazo se deja reposar el pescado, el agua retenida por la sal se evapora lentamente de manera natural, bloqueando así el drenado de líquidos residuales en los que ciertas bacterias tóxicas podrían aflorar; a largo plazo el agua del pez ha sido sustituida completamente por la sal, dando como resultado una pieza de carne tersa, dura y seca cuyas propiedades cáusticas le protegen de parásitos como larvas de moscas u otros insectos⁷⁰.

Durante el Antiguo Régimen, el consumo de pescado salado fue la única forma de acceder a este alimento en muchas poblaciones del interior de varios países, lo que lo convirtió en un ingrediente clave en numerosas elaboraciones de la cocina tradicional. Este método de conservación suele estar asociado a otros procesos como el secado, el ahumado o la conservación en líquidos. Entre los pescados tradicionalmente conservados en salazón se encuentran el bacalao, el atún (conocido como mojama), el bonito, la caballa, el boquerón, el arenque y la sardina. El atún en salazón, por ejemplo, solía llegar a los mercados en toneles, barriles y carretillas, según algunos registros de los contratos zaragozanos.⁷¹

En las fuentes castellanas apenas existen registros que expliquen cómo se elaboraba esa salazón en la costa cantábrica en la Edad Media, pero es posible encontrar información en otros lugares. Según Marianne Kowalesky, los barcos que iban a pescar a Irlanda salían del puerto cargados con sal, que la empleaban en el momento de capturar una especie, para echársela y poder conservar mejor el pescado desde el momento mismo de su captura. Un ejemplo sería las piezas de merluza o el bacalao, que se abrían y se les esparcía la sal por encima ligeramente; así se conservaban mejor hasta que llegasen al

⁷⁰ GARCÍA TOSCANO, José Ramón. *Elaboración de semiconservas, salazones, secados, ahumados y escabeches*. Málaga: IC Editorial, 2013. pp. 35-36.

⁷¹ RODRIGO ESTEVAN, María Luz. "Fresco, frescal, salado, seco, remojado: abasto y mercado de pescado en Aragón (siglos XII-XV)"...*op.cit.*, P.562.

puerto y ser vendidos o transportados a otras poblaciones. Este proceso se vio además reforzado por la aparición, en el siglo XV, de saleros y casas de pescado, donde se realizaba la labor de curar el pescado mediante la salazón. En algunas ocasiones, este sistema permitía a los pescadores navegar durante dos o tres semanas hacia lugares más distantes de la costa, con el fin de obtener mayores cantidades y mejor calidad de capturas. Gracias a la sal, podían conservar el pescado en condiciones óptimas, lo que les permitía venderlo a precios más altos en los puertos.⁷².

Existen ejemplos en los territorios de la Corona de Castilla que muestran cómo se realizaba la salazón del pescado, aunque estos son más tardíos, datando del siglo XIX. A pesar de ello, ofrecen una idea clara de cómo se conservaba el pescado. El bacalao, por ejemplo, se abría por la mitad, extrayendo la espina central hasta la cola. Luego, se apilaba en tablas, creando capas entre las cuales se añadía sal. Después de tres o cuatro días, se lavaba con agua de mar, se escurría y se dejaba reposar durante veinticuatro horas. Este proceso se repetía, apilando y lavando el pescado hasta completar cuatro o cinco días en el caso de bacalao pequeños, y hasta siete u ocho días si eran más grandes. Un factor clave en este proceso era la calidad de la sal, ya que cuanto mejor era, mayor calidad alcanzaba la salazón y, por ende, los beneficios obtenidos.⁷³.

También se practicaban variantes como la técnica de salpresado: se comenzaba con una ligera capa inicial de sal, tal como se ha descrito anteriormente; pero después se desalaba y se prensaba el pescado colocando los ejemplares marinos unos encima de otros, en barriles. Esta técnica variaba según la región en la que se realizara. Por ejemplo, en Cataluña no se extraían las vísceras del pescado, mientras que en Galicia sí, en un proceso conocido como "escochado". Solo se dejaban las huevas en su interior, lo que daba lugar a la "sardina blanca o de pila", ya que se colocaban de manera ordenada para su posterior consumo asado. En contraste, las sardinas en Cataluña se preparaban de forma más desordenada y estaban destinadas al consumo en crudo.⁷⁴.

⁷² KOWALESKY, Marianne. "The expansion of the South-Western Fisheries in Late Medieval England". *The economic history review. New series*, Vol. 53, 3 (2000) pp. 435-443.

⁷³ CUBILLO DE LA PUENTE, Roberto. *El pescado en la Corona de Castilla (Castilla la Vieja y León) Comercialización y consumo durante los siglos XVIII y XIX...op.cit.*, P. 145

⁷⁴ *Ibidem*. P. 147.

6.3. SECO O CECIAL

Es uno de los métodos de conservación más antiguos. De manera natural consiste en dejar secar el pescado limpio de vísceras y generalmente sin cabeza, al sol y al aire. Dejando secar el pescado se consigue reducir al mínimo el contenido en agua, asegurando así la inactivación, y en algunos casos la eliminación de las bacterias. Algunos de los pescados que se sometían a esta forma de conservación eran el bacalao o también el abadejo, de la familia del bacalao. En las fuentes medievales también se menciona el transporte del congrio seco, que se introducía en fardos, envoltorios diseñados para ser transportados en burro. Estos envoltorios debían ser resistentes para soportar las posibles magulladuras del trayecto. En otras ocasiones, el pescado se transportaba en cestas de esparto o de tela. Un ejemplo de esto es el traslado de sardinas secas, que se almacenaban en grandes canastos de mimbre, capaces de albergar alrededor de dos mil unidades, conocidos como *pinotes*. El consumo de pescado seco, y por lo tanto su demanda, aumentaba durante los periodos de cuaresma, ya que era el momento de mayor consumo de pescado. Dado que el pescado fresco no siempre llegaba en buenas condiciones o no podía abastecer a toda la población, el pescado seco o cECIAL resultaba una alternativa más accesible, siendo además más económico.⁷⁵

Esta técnica de conservación era especialmente utilizada con la merluza y el congrio, siendo la primera la que más frecuentemente se sometía a este proceso. Permitía almacenar el pescado durante hasta diez años sin que sufriera alteraciones, manteniéndose apto para el consumo humano. Como se ha mencionado, la preparación de este proceso no era compleja ni costosa, ya que solo se empleaba aire natural, preferiblemente frío, lo que hacía que fuera común en las zonas del norte, donde las condiciones climáticas favorecían el secado adecuado. El pescado se evisceraba y se abría por la mitad para facilitar su secado, siendo conocido comúnmente como “zezial”⁷⁶.

⁷⁵ RODRIGO ESTEVAN, María Luz. “Fresco, frescal, salado, seco, remojado: abasto y mercado de pescado en Aragón (siglos XII-XV)”...*op.cit.*, P. 562.

⁷⁶ CUBILLO DE LA PUENTE, Roberto. *El pescado en la Corona de Castilla (Castilla la Vieja y León) Comercialización y consumo durante los siglos XVIII y XIX*...*op.cit.*, pp. 143-144.

6.4. AHUMADO

El ahumado suele ir acompañado de otros dos procesos de conservación, como el salado y el secado, lo que permitía prolongar la conservación del pescado en buen estado, facilitando así su comercialización⁷⁷. El ahumado es similar al secado con algunas particularidades, como es el uso del calor, pero este calor no es natural, sino artificial, ya que se realiza una combustión para ese momento y de la cual se emplea el humo, con lo que se seca el pescado. Este pescado previamente había sido eviscerado y limpiado de restos, y a continuación se colgaba para secarse con ese humo artificial⁷⁸. Esta técnica aportaba un sabor y un aroma distintivos al pescado, pero no debe entenderse como un método para enmascarar el envejecimiento del pescado fresco, sino como una forma de dotarlo de un sabor diferente y permitir su conservación. Para llevar a cabo el ahumado, era fundamental seleccionar pescado fresco de buena calidad, eviscerarlo, lavarlo tras la captura y mantenerlo a la sombra. El principal combustible utilizado para el secado y el ahumado era el serrín, es decir, las virutas de madera, que en su mayoría provenían de árboles frutales como el laurel o de plantas aromáticas como el orégano. Este proceso no solo conservaba el pescado, sino que también le confería un toque de sabor y una apariencia dorada, lo que lo hacía más atractivo para los compradores⁷⁹.

Existen dos tipos de ahumado. El ahumado en frío consiste en introducir el pescado en salmuera durante al menos 12 horas, dependiendo del tamaño del ejemplar, ya que los más grandes requieren más tiempo. La temperatura en este proceso oscila entre los 25 y 35 °C. Este método permite almacenar el alimento sin necesidad de refrigeración y es comúnmente utilizado para ahumar salmón, arenque o esturión. Por otro lado, el ahumado en caliente también comienza con la introducción del pescado en salmuera, pero en este caso la temperatura alcanza entre 75 y 90 °C, con corrientes de aire generadas por un fuego intenso, seguido de humo denso. Después de este proceso, se recomienda conservar el pescado en frío, a temperaturas de 0 a 2 °C. Este método se emplea, por ejemplo, para la caballa, la trucha o la anguila⁸⁰.

⁷⁷ KOWALESKY, Marianne. "The expansion of the South-Western Fisheries in Late Medieval England"...*op.cit.*, P. 439.

⁷⁸ CARRILLO BOUTUREIRA, Francisco José. "La actividad pesquera en la Galicia de los ss. IX-XIII, a través de la diplomática medieval y la toponimia actual". *Anuario brigantino*, 22 (1999) P. 125.

⁷⁹ FERNÁNDEZ, Sonia; POLLAK, Andrea; VITANCURT, Javier. "Pescado ahumado artesanalmente. Ensayos tecnológicos". *Instituto de Investigaciones Pesqueras, Facultad de Veterinaria, Probides, Serie: Documentos de Trabajo*, 10 (1995). pp. 9-10.

⁸⁰ *Ibidem.* pp. 17-18.

7. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

Durante la Edad Media, las villas costeras mandaron construir una serie de infraestructuras portuarias básicas que permitieron el desarrollo de actividades como la pesca, el comercio y la navegación. En este contexto, los puertos se convirtieron en espacios esenciales para el desarrollo de la vida cotidiana y para obtener el sustento económico de estas localidades, facilitando la salida y llegada de embarcaciones, así como el manejo de los productos del mar. Estas construcciones, aunque sencillas, fueron clave para el crecimiento y la proyección de las villas en el ámbito regional.

Los puertos fueron demandados por el propio contexto social y económico, que transcurría en las villas de la Costa Cantábrica, ya que su economía y el desarrollo de su vida comenzó a basarse fundamentalmente en la actividad pesquera, en un primer momento de subsistencia. Este tipo de pesca requería pequeñas embarcaciones que pescaban siempre desde un punto, en el que visualizasen la costa, para poder volver sin ningún problema. Fueron estos espacios donde pescaban, lugares propicios para desarrollar los puertos, ya que no se requería mucho espacio para amarrar las embarcaciones ya que eran de un menudas. Se necesitaba que fuesen zonas donde hubiese viento y oleaje suficiente, para que los barcos fuesen impulsados, pero también ayudados a entrar a puerto, y además era necesario una zona arenosa, para poder encallar las barcas⁸¹.



Ilustración 4: Puerto de Castro Urdiales en marea baja. Fuente: Propia.

⁸¹ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander. Una ciudad medieval...op.cit.*, P. 357.

En un primer momento, los puertos eran pequeños refugios naturales, al lado de las playas para poder encallar los barcos y protegerlos de los vientos y del oleaje, no precisaba de ninguna estructura artificial, sino que se aprovechaban los recursos naturales, como se puede ver en la foto del actual puerto de Castro Urdiales (Ilustración 4). El avance en la construcción de las infraestructuras portuarias en la Edad Media iba al compás de las mejoras en las embarcaciones, que, a su vez, estaba relacionado con la evolución en las diversas artes de pesca, ya que no se utilizaban las mismas embarcaciones para la pesca de bajura, como para el comercio a larga distancia. Es por eso por lo que estos, comenzaron a ampliar sus estructuras, ya que pasaron de ser fondeaderos naturales en los que encallar las embarcaciones, a construir ciertas obras de ingeniería medievales, para que pudiesen atracar los barcos de mayor envergadura, y puedan descargar el producto y las personas sin ningún tipo de peligro de acabar en el mar. Estas primeras innovaciones o mejoras, consistieron en la colocación de postes para amarrar los barcos y que pudiesen estar dentro del agua, podían ser de piedra o de madera. Esto, además, sirvió como una vía de recaudación, ya que la Corona aparte de cobrar la fiscalidad de los productos, también cobraba porque los barcos se quedasen amarrados a puerto⁸².

Asimismo, fueron necesarias diversas mejoras en los puertos, ya que el tamaño de las embarcaciones aumentó progresivamente, lo que conllevó un incremento tanto en el número de tripulantes como en la capacidad de carga. Para facilitar el proceso de carga y descarga, tanto de mercancías como de personas, se construyeron muelles. Además, surgió la necesidad de levantar infraestructuras destinadas al almacenamiento de aparejos y productos. Sin embargo, el relieve del litoral cantábrico, tanto terrestre como marítimo, limitaba la complejidad de las infraestructuras portuarias. Por ello, la primera opción fue modificar las embarcaciones para facilitar la descarga, aunque las innovaciones portuarias no dejaron de intentarse, alcanzando su mayor eficacia a finales de la Edad Media⁸³

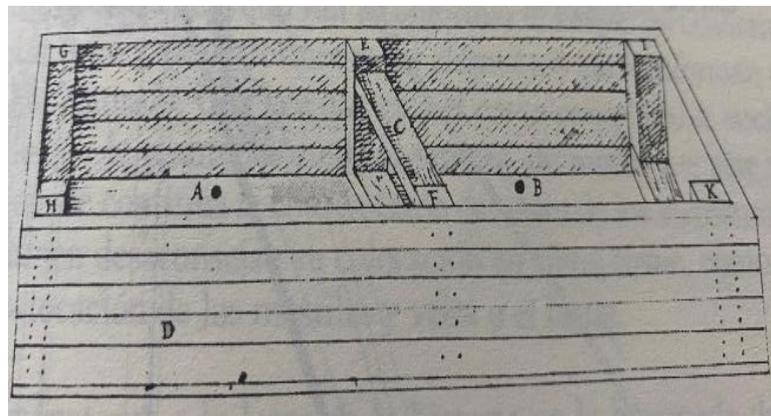
A pesar de las diferencias geográficas entre las distintas zonas, los puertos medievales compartían una característica común: su relevancia, ya que su presencia indicaba una economía mercantil sólida. La construcción de puertos no era una inversión barata, y se sabía que solo las localidades con un sustento económico fuerte podían permitirse puertos artificiales. Los puertos artificiales se diferenciaban de los naturales en tres aspectos

⁸² ZOZAYA STABEL-HANSEN, Juan. “Construcción naval e ingeniería portuaria en el mundo antiguo y medieval” en *Puertos españoles en la historia*. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1994, P. 53.

⁸³ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander. Una ciudad medieval...op.cit.*, pp. 358-359.

principales: los muelles, las innovaciones en los cimientos y la construcción de gradas o atarazanas que, con el tiempo, evolucionarían en astilleros. El muelle, en particular, era el elemento distintivo de los puertos artificiales, ya que proporcionaba un suelo firme en zonas más profundas, facilitando la carga y descarga de embarcaciones de mayor tamaño. En puertos sin muelles, las grandes embarcaciones necesitaban la ayuda de botes para trasladar la mercancía. Los muelles debían ser estructuras capaces de adaptarse a las pleamares y bajamares, garantizando su operatividad constante. No obstante, uno de los problemas más comunes era la acumulación de arena, que con el tiempo obstaculizaba el acceso de los barcos al muelle. Para contrarrestarlo, se ideó la construcción de rompeolas, que desviaban el oleaje y acumulaban la arena en sus alrededores, evitando así el deterioro del muelle y asegurando su funcionalidad⁸⁴.

En cuanto a la cimentación necesaria en los puertos, esta se desarrollaba bajo el agua y debía ser una construcción resistente, siguiendo directrices precisas para soportar tanto la fuerza del oleaje como los constantes cambios de corrientes marinas. Uno de los



*Ilustración 5: Caja de madera empleada para la cimentación bajo el agua.
Fuente: PSEUDO JUANELO (Anónimo). Los veintiún libros de los ingenios y de las maquinas. Vol. 2. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid: Ediciones Turner, 198.*

métodos utilizados consistía en la construcción de cajones de madera, los cuales se rellenaban con piedras para bloquearlos y evitar su movimiento. Estos cajones se apilaban unos sobre otros, formando la base sobre la que se erigirían los muelles. Sin embargo, el principal inconveniente de este sistema era que la madera, al entrar en contacto con el agua salada, se deterioraba rápidamente. Esto provocaba el desplazamiento de las piedras que sustentaban los muelles, lo que podía ocasionar que estos se hundieran o resquebrajaran⁸⁵.

⁸⁴ Ministerio de Obras Públicas, Transportes, y Medio Ambiente. *Puertos españoles en la historia*. 1994. P.227.

⁸⁵ PSEUDO JUANELO (Anónimo). *Los veintiún libros de los ingenios y de las maquinas*. Vol. 2. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid: Ediciones Turner, 1983.

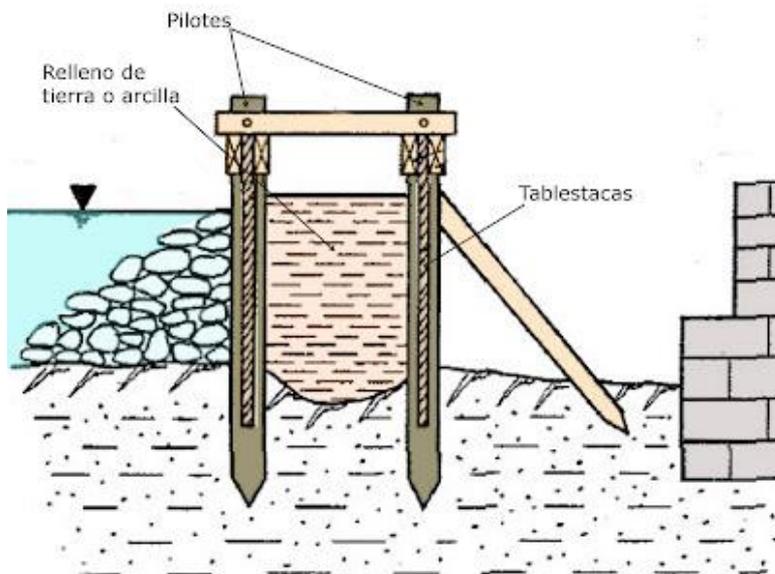


Ilustración 6: Sistema de pilotes. Fuente: Blog Motores y Carreteras.
 Disponible en: <https://jluisgsa.blogspot.com/2020/02/la-cara-oculta-de-los-puentes-con-pilas.html>

Sin embargo, el sistema de cimentación más utilizado en la Edad Media no fue el de los cajones de madera, sino el de los pilotes, que se empleó desde la Baja Edad Media hasta el siglo XVII. Este método consistía en clavar una fila doble vertical de tablas o estacas, dejando un espacio entre ellas que se rellenaba con diversos materiales, como piedras o

arcilla, debido a su carácter impermeabilizante. Aunque similar al sistema de cajas de madera, el principal inconveniente de los pilotes era el mismo: la madera se deterioraba rápidamente al estar en contacto con el agua salada. Además, este método presentaba una dificultad adicional en la instalación, ya que los pilotes debían ser clavados profundamente para garantizar su estabilidad frente al oleaje.

El último elemento que se utilizaba en los puertos sería la estructura conocida como atarazanas y posteriormente astilleros, que se dedicaban a la construcción y reparación de las embarcaciones cuando estaban en tierra firme, antes de salir a navegar. La Costa Cantábrica destacaba por la construcción de barcos, ya que

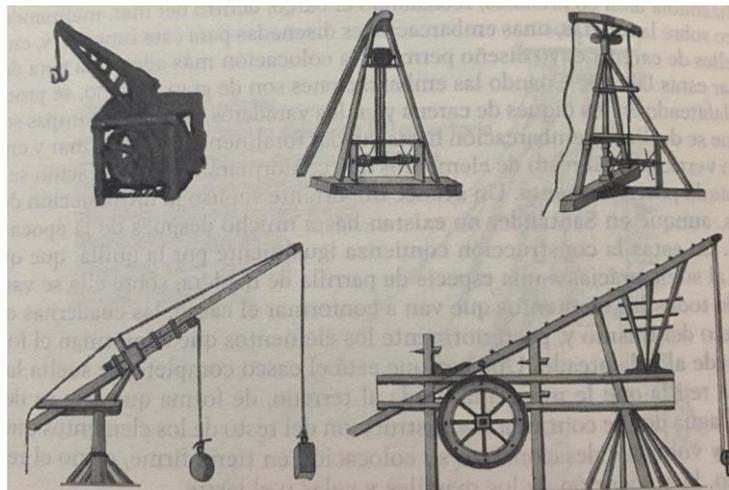


Ilustración 7: Modelos de grías en uso entre los siglos XV-XVI. Fuente: FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. Santander. Una ciudad medieval. Santander: Estudio, D.L., 2001. P. 366.

el material principal, que era la madera, era de muy buena calidad, concretamente de roble que era una de las especies más abundantes. En los astilleros se comenzaba a construir el

barco desde la primera tabla, la colocación de la quilla, la realización del calafateado, etc. Todas estas elaboraciones requerían que se sujetase de alguna manera la estructura que se iba conformando, ya que los hombres no podían sujetarla por mucho tiempo cuando la embarcación era de un tamaño considerable y por eso se inventaron las grúas, tanto para construir las embarcaciones, como para cargar y descargar⁸⁶.

Las atarazanas de galeras de Santander (Ilustración 8) fueron el astillero real de la villa, destinado a albergar, construir y reparar las embarcaciones de servicio real y regional, y además sirvieron como depósitos y almacenes para la actividad naval. Las fuentes documentales permiten reconstruir la fisonomía del edificio, organizado en cuatro naves articuladas a través de arcos de piedra de medio punto, con una

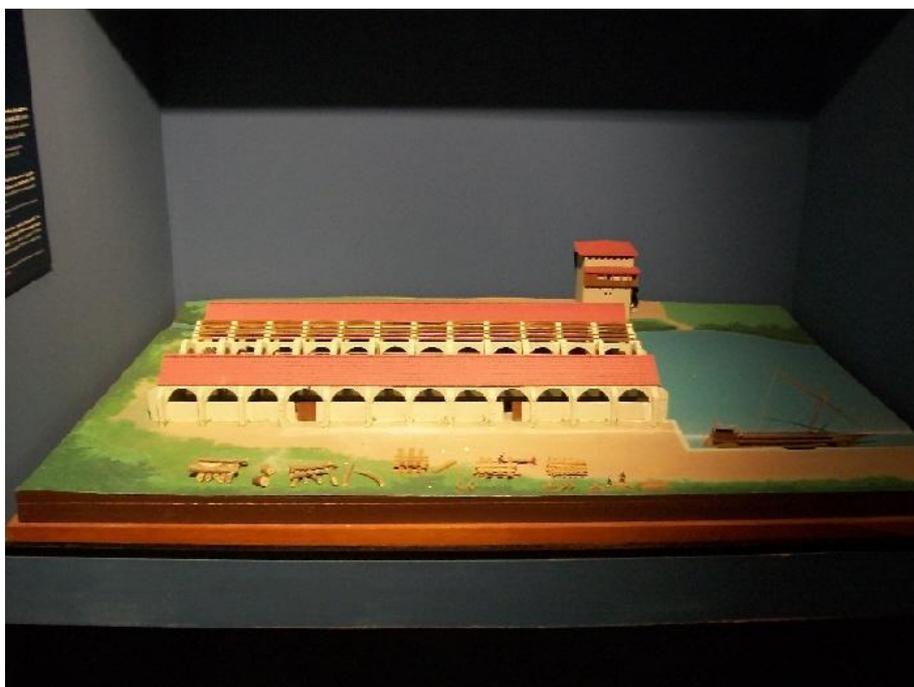


Ilustración 8: Reales Atarazanas de Galeras de Santander (s.XIV). Fuente: Museo Marítimo del Cantábrico, disponible en: [https://ceres.mcu.es/pages/ResultSearch?txtSimpleSearch=Reales%20Atarazanas%20de%20Galeras%20de%20Santander%20\(s.XIV\)&simpleSearch=0&hipertextSearc](https://ceres.mcu.es/pages/ResultSearch?txtSimpleSearch=Reales%20Atarazanas%20de%20Galeras%20de%20Santander%20(s.XIV)&simpleSearch=0&hipertextSearc)

enorme capacidad, pudiendo albergar en cada nave dos galeras, es decir ocho embarcaciones máximo en una atarazana. Su principal función, fue servir como centro de construcción y de refugio de las galeras durante el invierno, pero además sirvió como punto de atracción económico⁸⁷

⁸⁶ AGUILAR HERRANDO, José. “La Ingeniería en los puertos de la Edad Media” en *Tecnología y sociedad. Las grandes obras públicas en la Europa medieval: XXII Semana de Estudios Medievales. Estella, 17 a 21 de julio de 1995*. España: Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, 1996, pp. 247-260.

⁸⁷ CASADO SOTO, José Luis. “Reconstrucción de las reales atarazanas de galeras de Santander”. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Vol. 1. Santander: Manufacturas Jean, S.A. 1978. pp. 57-84.

8. REGULACIÓN Y COMERCIO PESQUERO

A finales del siglo XIII, la pesca adquirió un papel central en la economía de las villas marítimas de la cornisa cantábrica. En un contexto donde estas localidades carecían de suficientes recursos agrícolas —particularmente cereales—, la actividad pesquera se convirtió en una alternativa fundamental para garantizar el sustento de la población y generar excedentes comercializables. El pescado, junto con otros productos como el hierro y la madera, pasó a ser el eje del comercio que articulaba la vida económica de estas villas costeras. El auge de la actividad pesquera y su importancia económica propiciaron la organización y defensa de los intereses comunes de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. El 4 de mayo de 1296 se constituyó la Hermandad de la Marisma, conformada en primera instancia por las villas cántabras de Santander, Laredo, Castro Urdiales, junto con las vascas de Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía. No obstante, más adelante se incorporarían San Vicente de la Barquera y Vitoria, aunque esta última carecía de salida al mar, pero compartía intereses mercantiles. La creación de esta liga comercial tenía como objetivo resolver los conflictos cotidianos, defender los privilegios otorgados por la Corona y, fomentar el desarrollo del comercio para maximizar los beneficios en la medida de lo posible⁸⁸. La sede central de la hermandad era la localidad de Castro Urdiales, ya que era la zona intermedia geográficamente.

El surgimiento de esta hermandad se basó en la inestabilidad social y política del momento, por un lado, la guerra contra los musulmanes seguía abierta; por otro lado, en el ámbito europeo se cernía la posibilidad de un conflicto entre Francia e Inglaterra que podía afectar a Castilla, lo que comenzó a crear más tensiones sociales. Por ende, los comerciantes para protegerse de estas tensiones y abusos de poder de la nobleza se asociaron en la hermandad. Lo que les permitió dejar claro que querían mantenerse al margen de los enfrentamientos, para no perder sus privilegios, en este caso relacionados con la actividad pesquera⁸⁹. El fundamento principal de esta hermandad era mantenerse

⁸⁸ RODRÍGUEZ DE MONTEAGUADO, María Concepción. “Los preliminares de la Guerra de los cien años y el desarrollo mercantil de la marina de Castilla”. *Estudios de historia de España*, Vol. 1, 1 (1988) pp. 75-76.

⁸⁹ CORDERO RIVERA, Juan. “Asociacionismo popular: gremios, cofradías, hermandades y hospitales” en *La vida cotidiana en la Edad Media: VII Semana de Estudios medievales*, (1997) P. 392.

unidos ante cualquier conflicto, ya fuese interno o externo, para defender sus fueros y los privilegios, lo que propició en un futuro un auge en el sector marítimo⁹⁰.

A lo largo del siglo XIII, más concretamente a finales, se produjeron ciertos cambios en las tendencias comerciales en la Corona de Castilla, debido a diversos factores. El primero de ellos sería la apertura del Estrecho de Gibraltar, lo que posibilitaba el acceso a rutas comerciales hacia Italia y Flandes más largas que las terrestres, pero también más rentables. Además, el cese de las ferias de la Champagne propició que sus mercaderes buscasen otras alternativas de comercio, por lo que se comenzó a sopesar la posibilidad de comerciar en el Atlántico. La mirada hacia el comercio atlántico se vio impulsada por diversas razones políticas y estratégicas, siendo las victorias militares contra los musulmanes, la base de esa expansión, lo cual estimuló ciertos avances técnicos en embarcaciones como las galeras⁹¹. Asimismo, las incesantes pugnas nobiliarias generaban una situación de tensiones y conflictos sociales que debilitaban la estabilidad interna del reino. En este contexto, la expansión comercial por el Atlántico se consolidó como una vía adicional para asegurar la prosperidad de la Corona de Castilla.

Entre las actividades más destacadas figuraba la pesca de altura, que abastecía de alimentos a una población en crecimiento e impulsaba la economía a través del comercio de productos marinos. Un ejemplo emblemático fue la pesca ballenera, fue una de las actividades más rentables, cuyas capturas se destinaban tanto al consumo local por su carne como a la exportación de aceite (usado en iluminación y manufacturas) y la extracción de barbas de ballena (útiles en artesanía). La consolidación del sector pesquero permitió también la mejora de las infraestructuras urbanas y el crecimiento de estas villas, tanto en población como en organización. Además, la mencionada Hermandad de las Marismas, garantizaba ciertos seguros para estos mercaderes, ya que entre ellos se salvaguardaban las espaldas unos a otros y actuaban por un bien común, no por intereses individuales, como ocurría con el resto de las potencias. Gracias a la colaboración de numerosos hombres en las villas, que se dedicaron a la construcción y reparación de embarcaciones, se pudo desarrollar una actividad mercantil pesquera⁹².

⁹⁰ 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. 46.

⁹¹ SOLANA SÁINZ, José María. “Las Cuatro Villas de la Costa” en SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *La Edad Media en Cantabria...op.cit.*, pp. 131.

⁹² *Ibidem*. pp. 132-133.

Esta expansión comercial se dio inicialmente a través de las rutas terrestres hacia las regiones interiores de la península, asimismo el desarrollo económico derivado de estas transacciones supuso un incremento importante en la economía de las villas marítimas cántabras, lo que se vio reflejado en la mejora de la red urbana. Las villas del norte basaron su estilo de vida en el medio marítimo; y esto se manifestaba tanto en su alimentación, como en su producción, artesanado y comercialización⁹³.

A raíz de los beneficios que aportaba esta actividad marinera, las sociedades del interior comenzaron a desplazarse hacia núcleos marítimos y lo más cerca posible del mar, ya que sabían que del podrían obtener alimento y además enriquecerse con los recursos que extraían del. Gracias a las cartas de fundación que se les concedieron a cada villa, principalmente a comienzos del siglo XIII, se pudo conformar una especie de jurisdicción sobre los espacios marinos que les correspondían a cada villa y señalar en qué puntos estaban los límites. En la mayoría de las cartas, se expresa que el mar y los ríos son elementos naturales que sirven para delimitar el territorio de cada población, pero a pesar de esas indicaciones muchas de las villas interpretaron que tenían el derecho de uso, lo cual no era cierto en todos los casos. Por eso, las villas defendían la porción de mar que les rodeaba, pero no como su propiedad, sino como la base de sus rentas, de su riqueza, y ser sus habitantes los únicos que pudiesen disfrutar de ellas y poder vender lo que obtenían. Sin embargo, si quienes no pertenecían a la comunidad querían aprovecharse de estos recursos, necesitaban el beneplácito de los vecinos, y aun consiguiéndolo, sólo se les permitía pescar para consumo propio, no para comerciar con ello, ya que para los habitantes de las villas era la fuente de sus recursos económicos⁹⁴.

El comercio de pescado en las villas de la costa cantábrica tenía una gran importancia para su economía, ya que carecían de recursos cerealísticos, por lo que debían buscar otros elementos con los que poder comerciar para luego obtener el cereal, que era la base de la alimentación. Es por eso por lo que estas villas principalmente vendían hierro, ya que era su recurso terrestre mayoritario y, además, el pescado, pasando a ser el producto más comercializado. Además, tenían otro recurso que eran los bosques, de los cuales extraían la madera para poder construir numerosas embarcaciones, con las que después navegaban y comerciaban en distintos lugares el pescado, conservado previamente. Asimismo, esta

⁹³ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico”. *Universidad de Cantabria: Historia. Instituciones. Documentos*, 35 (2008) pp. 25-27.

⁹⁴ *Ibidem*. pp. 27-29. n

práctica de construcción naval sería posteriormente otra fuente de ingresos para las villas cantábricas, ya que esas embarcaciones eran de una calidad abrumadora, y comenzaron a atraer el interés de otros comerciantes⁹⁵. Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, entablaron diversas relaciones comerciales enfocados en el Atlántico, entre los que se encontraban los puertos ingleses o flamencos, franceses y portugueses y el otro foco sería el Mediterráneo, siendo este último más tardío. Además, de un comercio local.

8.1. COMERCIO INTERNACIONAL

Las relaciones comerciales de las villas marineras del cantábrico propiciaron la utilización y difusión de los *Roles d'Oleron* en lo referente al comercio atlántico. Se trataba de un código legal que se comenzó a aplicar en el siglo XII, respondiendo a las necesidades requeridas por las diferentes prácticas marítimas, en especial el comercio. Aunque con un carácter jurídico, su aplicación estaba profundamente ligada a la actividad diaria de los marineros y pescadores que trabajaban en el Atlántico, desde el Báltico hasta el Estrecho de Gibraltar. Estas normas regulaban situaciones concretas surgidas a bordo y en los intercambios de pescado, sal y otros productos del mar. En las relaciones comerciales en el Mediterráneo, se recurría al *Libre del Consolat de Mar*, las *Costumes de mar*, textos más antiguos, desarrollados en un entorno donde el comercio marítimo se había restablecido antes que en el Atlántico⁹⁶. Sin embargo, la existencia de varios cuerpos legislativos para controlar el comercio marítimo tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo generaba ciertas dificultades para que se pudiese aplicar el derecho de manera eficaz. Por ello, fueron los hombres de mar —marineros y navegantes— quienes asumieron la tarea de regular las leyes del comercio marítimo, ya que eran los principales interesados en su correcto funcionamiento.

No obstante, cabe destacar que, aunque los monarcas europeos no participaron directamente en la elaboración de esta normativa, sí desempeñaron un papel crucial en su difusión y consolidación una vez comprobaron que se trataba de un sistema justo y eficaz. Estas normas permitían regular las actividades comerciales en el mar, minimizando los conflictos jurisdiccionales, aunque en ocasiones estos resultaron inevitables. Entre las monarquías que respaldaron el desarrollo de este derecho marítimo destacaron las de

⁹⁵ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico”...*op.cit.*, pp. 30-33.

⁹⁶ SERNA VALLEJO, Margarita. “La monarquía hispánica en la encrucijada de las dos tradiciones marítimas de origen medieval: la mediterránea y la atlántica”. *Revista de Dret Històric Català*, 18 (2019) pp. 14-16.

Francia, Castilla y Aragón, entre otras. Estas coronas apoyaron las iniciativas de los navegantes al considerar que beneficiaban el orden y el progreso del comercio. Así, tanto las normas consuetudinarias de los marinos como las disposiciones reales coexistieron y se aplicaron en distintos contextos, adaptándose a las necesidades de cada territorio⁹⁷.

No obstante, el monarca Alfonso X, en su obra jurídica conocida como Las Siete Partidas, introdujo una recopilación de leyes marítimas para el reino de Castilla, concretamente 14 leyes, recogidas en el título 9 de la Quinta Partida. Esta redacción se llevó a cabo en el siglo XIII, es decir en el momento de esplendor del comercio castellano, sin embargo, se cree que esta recopilación legislativa, podía haberse redactado previamente, ya que se cree que este título de las Partidas se había influenciado de los *Roles d'Oleron*, pero también se sostiene que no, por su fecha coetánea de redacción, y además, señalan que los Roles se encargaban de las sentencias, mientras que las Partidas dictaban el procedimiento para ciertas causas. Otros análisis marcan la posibilidad de que Las Partidas establecían como se ha dicho los procedimientos que debían de seguir los tribunales marítimos y uno de ellos sería el de Olerón⁹⁸.

Como se ha mencionado con anterioridad, las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, estaban inmersas en dos circuitos comerciales: el Atlántico y en el Mediterráneo. El comercio en el Atlántico se fundamentaba principalmente en las negociaciones con los puertos ingleses, aunque a veces también esas zonas servían como escala antes de llegar a otros puntos de comercialización como Flandes o Francia⁹⁹. Uno de los centros de comercio más destacable, fue Irlanda, ya que servía como punto de venta de pescado para los pescadores de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, pero los pescadores de la Península Ibérica también lograron el derecho de pescar en aquellas aguas y así obtener variedades de capturas más rentables en Castilla que transportaban para vender en los puertos de la costa cantábrica. Se tejieron acuerdos entre los pescadores castellanos y los habitantes irlandeses que demuestran un conocimiento y confianza mutuos. Por ejemplo, los marineros irlandeses les guardaban las barcas castellanas en sus puertos durante el

⁹⁷ SERNA VALLEJO, Margarita. “La monarquía hispánica en la encrucijada de las dos tradiciones marítimas de origen medieval: la mediterránea y la atlántica” ...*op.cit.*, pp. 17-19.

⁹⁸ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el cantábrico en la Edad Media”. *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, Nájera 27-30 de julio de 2004*, (2005) pp. 28-29.

⁹⁹ DÍEZ HERRERO, María del Carmen. “La Baja Edad Media” en GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel (dir.). *Historia de Cantabria. Prehistoria, edades Antigua y Media*. Santander: Estvdio, 1985, pp. 491-493.

invierno, y mientras tanto los irlandeses podían usarlas para moverse de puerto a puerto¹⁰⁰. Destacaban en estas relaciones con Irlanda, los hombres de mar de la villa de San Vicente de la Barquera, intensificándose estas relaciones comerciales tras las estrategias diplomáticas entre Inglaterra y Castilla a finales del siglo XV, que sirvió para negociar condiciones comerciales¹⁰¹. Los hombres de mar que acudían a comerciar a Irlanda no solo llevaban consigo el pescado para venderlo allí, también requerían, sino que llevaban una multitud de herramientas para poder realizar actividades pesqueras en los caladeros irlandeses y, además, llevaban otros productos con los que comerciar.

Entre los productos intercambiados, la sal destacaba por su abundancia. Los mercaderes cántabros la obtenían fácilmente en Galicia a bajo costo para revenderla en Irlanda a un precio mayor, dado que los irlandeses tenían dificultades para acceder a este recurso esencial, tanto para la conservación del pescado como para otras industrias locales como el curtido del cuero. Este comercio resultaba extremadamente rentable para ambas partes: las Cuatro Villas de la Costa vendían estos excedentes a los irlandeses, ya que ellos no tenían acceso. A su vez, los castellanos vendían en Irlanda una pequeña parte de las capturas obtenidas en las aguas irlandesas, para poder sufragar el costo de la licencia de pesca y el resto del excedente, lo traían a la Península, para venderlo a un precio mayor, ya que era muy demandado. Como dato curioso, los castellanos solían pagar las mercancías irlandesas con vino, y especias, productos caros, muy apreciados por su calidad y especialmente demandados por la población irlandesa¹⁰².

Las Corona de Castilla mantuvo el comercio con Francia a través de los puertos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. A pesar de las tensiones políticas, las rutas comerciales fueron fluidas entre ambos territorios, llegando al punto de que algunos mercaderes y transportistas de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, accedieron a algunas zonas francesas para comerciar o conseguir recursos, como por ejemplo la zona de Saintonge, donde se conseguía la sal. Este producto, como se ha visto con anterioridad,

¹⁰⁰ AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Marineros cántabros en el atlántico medieval. Rutas, pesquerías y conflictos en el mar a finales de la Edad Media” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELAO, Ofelia (eds.). *Fronteras de Agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XVI)*. Santiago de Compostela: Servizo de Publicacións, Universidade de Santiago de Compostela, 2016, p. 35.

¹⁰¹ AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Pesca y comercio entre Castilla e Irlanda a finales de la Baja Edad Media. El caso de los marineros de San Vicente de la Barquera en Irlanda (1489-1517)” en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel; ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; BOCHACA, Michel (eds.). *Las sociedades portuarias en la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016, p. 142.

¹⁰² *Ibidem*. pp. 143-150.

era muy necesario en esta industria pesquera, sobre todo para la conservación del alimento y poder comerciar con ello en grandes distancias, teniendo en cuenta que la región de las villas cantábricas carecía de sal y la tenían que exportar, por lo que esto les suponía un gran beneficio. Estas conexiones comerciales con los franceses, les sirvieron de unión o para inmiscuirse en las rutas comerciales con Flandes, pero aun así seguían teniendo bases mercantiles en zonas francesas, como por ejemplo en Nantes, Ruan o Burdeos¹⁰³.

En el ámbito mediterráneo, el desarrollo comercial de las Cuatro Villas de la Costa se produjo con cierto retraso respecto al Atlántico, aunque con un perfil distintivo: actuaron principalmente como transportistas más que como comerciantes directos. Los navegantes cántabros fueron frecuentemente contratados por mercaderes italianos para cubrir las rutas marítimas entre el Mediterráneo y Flandes, aprovechando su experiencia náutica y capacidad logística. Este papel como intermediarios del transporte marítimo cobró especial relevancia a partir del siglo XV, cuando se intensificaron los intercambios comerciales entre el norte de Europa y la cuenca mediterránea, consolidando la participación castellana en estas redes de comercio internacional¹⁰⁴. Esto a su vez, supuso unas conexiones entre las zonas del comercio Mediterráneo y el comercio Atlántico, mediante los puertos de las Islas Baleares, concretamente a través del puerto de Mallorca¹⁰⁵.

¹⁰³ CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. “Comercio y hombres de negocios castellanos en tiempos de los Reyes Católicos. Técnicas y aprendizaje” en CASADO ALONSO, Hilario; GARCÍA-BAQUERO, Antonio (eds.). *Comercio y hombres de negocios en Castillas y Europa en tiempo de Isabel la Católica*. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2007, pp. 264-266

¹⁰⁴ FERREIRA PRIEGUE, Elisa María. *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña: Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988. pp. 488-490.

¹⁰⁵ FERRER I MALLOL, María Teresa. “Notas sobre patronos y Mercaderes cántabros en el mediterráneo medieval” en ARIZAGA BOLUMBURRU, Beatriz *et al.* (eds.). *Mundos medievales. Espacio, sociedad y poder*. Santander: Universidad de Cantabria, 2012, Vol. II, pp. 1307-1308.

8.2. COMERCIO TERRESTRE

Gracias a la diversidad de fuentes tanto documentales, como arqueológicas, cartográficas, etc; se ha podido conocer la diversidad de caminos que se empleaban para comerciar en la Edad Media, en este caso concreto en Cantabria. Las fuentes documentales mencionan la existencia de rutas seguras, de las que quedan constancia ya que se construyeron en épocas anteriores, como las vías romanas, que se siguieron utilizando en la Edad Media. No obstante, las fuentes no siempre muestran todos los caminos, se conocen los que conectan los grandes núcleos y mencionan su paso por otros más pequeños, pero no los de niveles inferiores, por lo que el conocimiento de estas rutas comerciales es parcial¹⁰⁶.

La pesca, y en concreto el comercio del besugo, muy demandado en el interior de Castilla, representaba una de las principales fuentes de economía de villas como Laredo, Castro Urdiales, Santander o San Vicente de la Barquera. El pescado se distribuía a núcleos castellanos del interior como Burgos, Palencia o Aguilar de Campoo. Este producto, al ser de alto valor económico y cultural —dado su papel en la dieta cristiana durante los periodos de vigilia—, se transportaba con rapidez para evitar su deterioro, lo cual condicionaba la elección de rutas, como la del Puerto de Palombara, pese a su peligrosidad topográfica (Ilustración 9)¹⁰⁷.

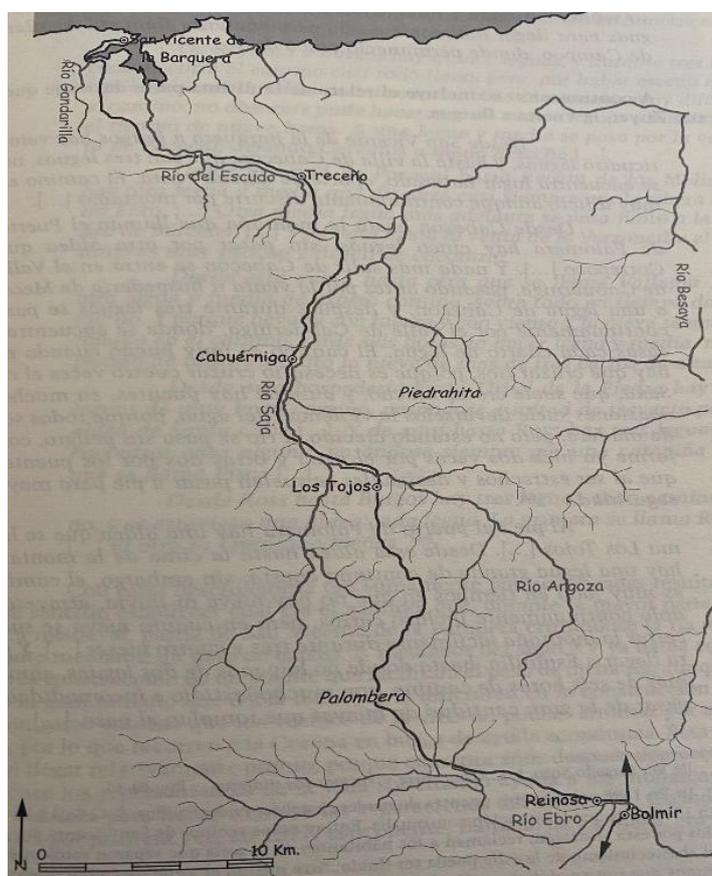


Ilustración 9: Ruta desde San Vicente: Fuente: FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. Santander. Una ciudad medieval. Santander: Estudio, D.L., 2001. P. 135.

¹⁰⁶ ÁLVAREZ LLOPIS, Elisa; BLANCO CAMPOS, Emma. “Las vías de comunicación en Cantabria en la Edad Media” en *Encuentro de Historia de Cantabria: I Encuentro de Historia de Cantabria, actas del encuentro celebrado en Santander los días 16 a 19 de diciembre de 1996*. Santander: Universidad de Cantabria: Conserjería de Cultura y Deporte, 1999, pp. 492-511.

¹⁰⁷ VILLANUEVA, Óscar Lucas. “El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempo de Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz con Laredo”. *Studia histórica. Historia moderna*, 34 (2012) pp. pp. 267-268.

Sin embargo, el comercio del pescado por determinadas rutas terrestres no estuvo exento de conflictos. Un caso ejemplar fue la disputa entre San Vicente de la Barquera y los territorios cercanos al Puerto de Palombera por el cobro de los diezmos de la mar. Esta era una de las zonas montañosas que se consideraba un tanto arriesgada por el estado de las calzadas, por la posibilidad de encontrarse nieve en invierno, presencia de animales salvajes o de bandoleros, pero era el camino más directo para transportar el pescado al interior de la Península, de la manera más rápida posible, sin que se deteriorase¹⁰⁸. Este conflicto, documentado en el siglo XV, pone de manifiesto cómo la fiscalidad generaba fricciones entre localidades que reclamaban unas rentas económicas sobre el pescado que transitaba por su jurisdicción. La villa de San Vicente defendía su privilegio de quedar exentos de dichos diezmos, mientras que otras entidades, al controlar pasos estratégicos, pretendían también beneficiarse de esta renta. A esta situación se suma el hecho de que los privilegios reales otorgados a las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, que en teoría garantizaban el libre tránsito de mercancías y la exención de ciertos peajes, no siempre eran respetados en la práctica. Numerosos testimonios documentales recogen las quejas de mercaderes y autoridades locales ante los abusos cometidos por señores laicos y eclesiásticos, que imponían cargas fiscales indebidas o restringían el paso en determinados tramos, incluso en los caminos reconocidos como reales. Esta situación obligaba a veces a los comerciantes a desviarse por rutas secundarias más largas o inseguras, lo que suponía un perjuicio económico importante.

Las rutas terrestres, por tanto, no solo estaban determinadas por criterios geográficos o de conectividad, sino también por la negociación de intereses locales y las tensiones entre jurisdicciones. El caso de Castro Urdiales ilustra bien este fenómeno: aunque su origen como vía comercial se remonta a época romana (Flaviobriga–Pisoraca), en la Edad Media sufrió interrupciones y adaptaciones debido a la destrucción de puentes o al abandono de ciertos tramos, en parte como consecuencia de la inestabilidad política o de la desatención de las autoridades señoriales. Esta ruta era principalmente romana, pero a través de las fuentes se ha podido conocer que se siguió frecuentando en la Edad Media, como vía comercial. Comunicaba la villa de Castro Urdiales, con Herrera de Pisuerga, aunque como es de suponer a lo largo de los siglos ha ido sufriendo modificaciones, bien por caminos

¹⁰⁸ VILLANUEVA, Óscar Lucas. “El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempo de Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz con Laredo” ...*op.cit.*, (2012) pp. 264-266.

cerrados, por riadas que afectan a las calzadas, por la destrucción de puentes, ya que, al ser de madera, no eran tan resistentes¹⁰⁹.

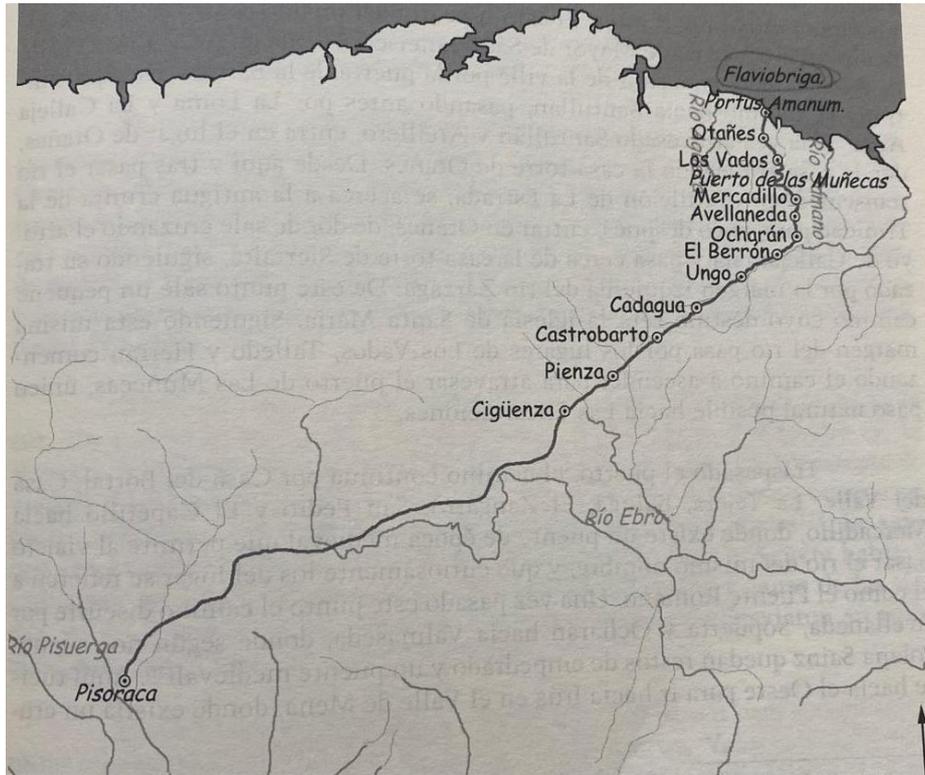


Ilustración 10: Ruta de Flaviobriga a Pisoraca. Fuente: FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. Santander. Una ciudad medieval. Santander: Estudio, D.L., 2001. P. 123.

En definitiva, el comercio del pescado en la Cantabria medieval no solo se enfrentaba a las dificultades físicas del terreno, sino también a un conjunto de problemas estructurales de índole fiscal, jurídica y territorial, que condicionaban de forma directa la eficiencia y rentabilidad de las rutas comerciales. Lejos de ser una red estable y neutral, el sistema de caminos era el escenario de disputas económicas, especialmente intensas en torno a un producto como el pescado, cuya conservación y valor hacían de su transporte un asunto de alta sensibilidad económica y política.

¹⁰⁹ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. Santander. Una ciudad medieval...op.cit., pp. 122-123.

9. PROBLEMAS Y PELIGROS EN LA ACTIVIDAD COMERCIAL MARÍTIMA

El medio marítimo era contemplado por las sociedades medievales con una actitud de respeto y ambivalencia. Por un lado, se percibía como una fuente de prosperidad potencial, donde la obtención de una buena captura pesquera podía reportar sustanciosas recompensas económicas mediante su comercialización. Por otro lado, el mar constituía un espacio de inherente peligrosidad; a los riesgos naturales había que unir las amenazas propiciadas por el ser humano, como la piratería o los conflictos bélicos. Esta dualidad entre oportunidad y riesgo explica por qué marineros y mercaderes solían redactar testamento antes de embarcarse, una práctica preventiva para asegurar el bienestar de sus familias en caso de fallecimiento durante la travesía. La percepción del riesgo y la intensidad de esta preparación variaban significativamente según el ámbito marítimo; el Mediterráneo, por ejemplo, se consideraba más benévolo que el Atlántico, cuyas condiciones oceánicas eran notablemente más severas. Esta circunstancia propiciaba que la navegación en el Atlántico Norte se interrumpiera estacionalmente entre los meses de noviembre y enero, período en el que las condiciones climatológicas adversas la hacían prácticamente inviable¹¹⁰.

La actividad pesquera, si bien constituía una fuente significativa de beneficios económicos, conllevaba una serie de riesgos que amenazaban tanto la integridad de la mercancía como la vida de los propios marineros. A estos peligros se sumaban conflictos de carácter jurisdiccional, derivados de la extracción de recursos en aguas disputadas o bajo dominio señorial ajeno. Entre las amenazas más frecuentes cabe destacar los fenómenos meteorológicos adversos, los episodios de violencia (ya fuera por piratería, conflictos bélicos o abordajes), así como percances técnicos como incendios en las embarcaciones o amotinamientos surgidos por disputas internas o actos de desobediencia.

La limitada comprensión científica de los fenómenos atmosféricos en la época medieval exacerbaba la percepción del riesgo. Eventos como tormentas o bancos de niebla, al ser impredecibles y potencialmente catastróficos, generaban una profunda inquietud entre las tripulaciones, cuya supervivencia dependía de la caprichosa naturaleza. Esta vulnerabilidad propició, en ocasiones, explicaciones sobrenaturales o culturales para dichos fenómenos. Un ejemplo ilustrativo lo encontramos en el Mediterráneo, donde

¹¹⁰ MOLINA MOLINA, Ángel Luis. "Los viajes por mar en la Edad Media". *Cuadernos de turismo*, 5 (2000) P. 114.

algunos marineros atribuían la aparición de densas nieblas a la intervención de “hechiceros moros”, creyendo que su objetivo era desorientar las naves y provocar su naufragio¹¹¹. Lo peligroso de la niebla residía en que, al navegar varias embarcaciones juntas, podían chocar entre ellas o desorientarse, es por eso que tomaban ciertas medidas: los marineros eran “desatados” de las embarcaciones para poder salvarse en un momento dado, dejaban de remar para evitar choques, toda la tripulación rezaba en voz alta para que los demás barcos conociesen su ubicación¹¹².

Por otro lado, el fenómeno más temido por los navegantes era sin duda la tormenta, cuya frecuencia e intensidad se incrementaron durante el período conocido como la Pequeña Edad de Hielo. Estos eventos meteorológicos extremos generaban una profunda angustia en las tripulaciones, fundamentalmente por tres razones: el riesgo de perder la carga, la posibilidad de que la embarcación sufriera daños estructurales irreparables y la amenaza de naufragio con la consiguiente pérdida de vidas humanas.

La estrategia más sensata ante la inminencia de una tormenta consistía en buscar refugio en tierra firme. No obstante, cuando esta opción resultaba inviable debido a la lejanía de la costa o a la rapidez con que se desataba el temporal, la maniobra alternativa era alejarse de las áreas costeras peligrosas para evitar el encallamiento o el choque contra formaciones rocosas como acantilados. Estas situaciones críticas exigían que la tripulación, y especialmente su capitán, mantuviera la calma y actuara con decisión, enfrentándose a dilemas donde era necesario sopesar el riesgo de perder la carga, la nave o las vidas de los hombres¹¹³.

La navegación en estas condiciones demandaba una fuerza física extraordinaria, razón por la cual los marineros más vigorosos eran los encargados de pilotar la embarcación, ya que su tarea consistía en sostener el timón contra las violentas sacudidas del oleaje. Si la tormenta persistía, se procedía a recoger las velas para reducir la superficie de contacto con el viento y evitar así que la nave fuera arrastrada sin control. Simultáneamente, se ordenaba a parte de la tripulación permanecer en el interior del barco con el fin de taponar las vías de agua, reparar las fisuras en la cubierta, asegurar la carga que pudiera soltarse y convertirse en un peligro, y realizar todas las labores urgentes para garantizar la

¹¹¹ DÍEZ DE GAMES, Gutierre. *El Victorial*. Rafael Beltrán Llavador (ed.). Salamanca: Ediciones Universidad Salamanca, 1997. P. 381.

¹¹² AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Peligros marítimos de marineros del Norte de la Corona de Castilla a finales de la Edad Media”. *Edad Media: revista historia*, 17 (2016) pp. 175-176.

¹¹³ *Ibidem*. pp. 177-178.

flotabilidad y la integridad estructural del navío. En estos episodios de crisis, tan frecuentes en la navegación medieval, la figura del capitán adquiría una responsabilidad crucial. De su capacidad de juicio y de la rapidez con la que tomara decisiones dependía directamente la supervivencia de la embarcación, la conservación del cargamento y, sobre todo, las vidas de sus hombres¹¹⁴.

Una de las decisiones más críticas y frecuentes durante una tormenta consistía en aligerar la nave arrojando parte de la carga por la borda. Esta maniobra presentaba una compleja dicotomía. Por un lado, facilitaba las maniobras al reducir el calado de la embarcación; sin embargo, un buque demasiado ligero podía verse comprometido ante la violencia del oleaje, aumentando el riesgo de que fuera volcado por el embate de las olas. La autoridad para tomar esta decisión recaía específicamente sobre el propietario de la mercancía, y no sobre el dueño del barco. Esta distinción jurídica respondía a la necesidad de prevenir un delito conocido como "fraude de naufragio". En este tipo de estafa, una tripulación podía simular una emergencia para arrojar una carga previamente concertada al mar, con la intención de que fuera recuperada posteriormente por una embarcación aliada. Para evitar estos abusos y regular las conductas en situaciones de peligro extremo, la legislación de la época, concretamente las Siete Partidas de Alfonso X, estableció un marco normativo preciso que detallaba el procedimiento a seguir y las responsabilidades de cada parte involucrada.

“Qué pena merescen los marineros que facen quebrantar los navios á sabiendas por cobdicia de haber las cosas que van en ellos.

Engaño et falsedat muy grande facen á las vegadas algunos de los que han de guiar et de gobernar los navios, de manera que quando sienten que traen grant riqueza aquellos que lievan en ellos, guíanlos á sabiendas por logares peligrosos porque se perezcan los navios, et puedan haber ocasion de furtar et de robar algo de aquello que traen. Et por ende mandamos que qualquier dellos á quien fuese probado que habie fecho tan grant maldat como esta, que muera por ende, et el judgador ante quien fuere esto averiguado, debe facer entrega de los daños et de los menoscabos á los que los rescebieron de los bienes deste atal que fizo esta maldat; et tenemos por bien que sean creídos por su jura sobre los daños et los menoscabos, tasándolos primeramente el judgador segunt su alvedrio.”¹¹⁵

¹¹⁴ DÍEZ DE GAMES, Gutierre. *El Victorial...op.cit.*, P. 506

¹¹⁵ ALFONSO X. *Las Siete Partidas*. Ignacio Velasco Pérez (ed.). Madrid: 1807, Edición de la Imprenta Real, Conmemoración del octavo centenario del nacimiento de Alfonso X (1221-2021), Real Academia de la Historia, Boletín Oficial del Estado, 2021. Tomo III, Partida V, Título IX, Ley X. P. 242.

La legislación alfonsí contenida en las Siete Partidas representó un avance fundamental en la construcción de un marco jurídico seguro para las actividades marítimas y pesqueras, esencial para el desarrollo económico del reino. En primer lugar, la persecución penal de la baratería o “fraude de naufragio” como el citado fue decisiva para generar confianza en el sistema de transporte marítimo. Al tipificar como delito las conductas mediante las cuales marineros o pilotos provocaban intencionadamente el hundimiento de una embarcación para apropiarse de su carga, la norma transmitía un mensaje claro a mercaderes y cargadores, tanto nacionales como extranjeros: sus bienes estaban protegidos por la ley incluso frente a fraudes perpetrados por aquellos a quienes se encomendaba su custodia. Esta seguridad jurídica resultaba indispensable para estimular el comercio marítimo a larga distancia.

En estrecha relación con lo anterior, la ley ofrecía una protección explícita a la propiedad y a las cuantiosas inversiones que requerían tanto la actividad pesquera como, muy especialmente, el comercio marítimo. La adquisición y mantenimiento de barcos, aparejos y mercancías suponían un desembolso económico sustancial, vulnerable no solo a los peligros naturales del mar, sino también a la malicia humana. La ley actuaba como un instrumento disuasorio de primer orden al establecer una pena máxima —la muerte— para los culpables y un robusto sistema de compensación económica que obligaba al infractor a indemnizar a los perjudicados con sus propios bienes. De este modo, se castigaba el delito y al mismo tiempo se buscaba reparar el daño patrimonial causado, reforzando la función protectora de la norma.

Asimismo, esta regulación contribuyó significativamente a la regulación y profesionalización del sector marítimo. Al definir con precisión unas conductas punibles y establecer las responsabilidades de cada actor, la ley elevaba el estándar de conducta exigido a pilotos y marineros, imponiéndoles una obligación de lealtad y buena fe hacia el cargamento y los pasajeros que se les confiaba. Esto ayudaba a demarcar claramente las prácticas aceptables de las ilícitas, fomentando una ética profesional que transcendía la mera costumbre o los acuerdos verbales y que frecuentemente terminaban en juicios y pleitos.

Finalmente, la norma proporcionaba a los jueces un instrumento jurídico claro y eficaz para la resolución de conflictos. Ante un naufragio sospechoso, las Partidas de Alfonso X ofrecían un procedimiento reglado para investigar los hechos, probar la culpabilidad y determinar la reparación. Esto era crucial para evitar que estos incidentes degeneraran en

vendettas privadas o quedaran impunes por falta de un marco legal específico. Al institucionalizar la resolución de estos conflictos, la corona administraba justicia, consolidaba su autoridad sobre las actividades marítimas, y con ello, integraba plenamente el comercio y la pesca en el ordenamiento jurídico del reino y sentaba las bases del futuro derecho marítimo.

Otra situación crítica que solía presentarse durante una tormenta era la necesidad de cortar los mástiles. Ante la violencia del viento, que azotaba con fuerza contra el velamen aun recogido, esta medida desesperada se ejecutaba para evitar que el balanceo y la presión sobre el casco hicieran zozobrar la embarcación. Si bien esta acción contribuía a estabilizar la nave durante el temporal, sus consecuencias eran graves: la pérdida del sistema de propulsión principal dejaba a la deriva a la embarcación, obligando a la tripulación a recurrir a los remos para alcanzar la costa, una tarea titánica en medio del océano.



Ilustración 11: Naufragio de un galeón frente a una costa rocosa. Pintura al óleo de Jan Porcellis, 1618. Fuente: Museo Hallwyl, Estocolmo.

En algunos casos, sin embargo, existía la posibilidad de no desprenderse completamente del mástil, sino de apearlo o asegurarlo sobre cubierta. Superado el peligro inmediato, los marineros podían intentar rearmarlo de manera provisional mediante empalmes y aparejos de fortuna, lo que permitía izar velas reducidas y ganar así la costa con mayor celeridad para efectuar reparaciones definitivas o reemplazarlo por completo. Esta operación de urgencia, representada en diversas fuentes iconográficas de la época, ponía de relieve la pericia técnica y la capacidad de resiliencia de las tripulaciones medievales.

Finalmente, una vez amainada la tormenta, las prioridades de la tripulación se orientaban hacia la recuperación de la carga y la reparación inmediata de los daños. Era crucial rescatar cualquier mercancía que hubiera permanecido a flote, así como aprovechar los restos de la arboladura o el casco que pudieran ser reutilizados. No obstante, estas labores debían ejecutarse con suma rapidez, pues —de acuerdo con los usos y normas consuetudinarias del mar— cualquier objeto encontrado en aguas abiertas pasaba a pertenecer a quien primero lo allegase, principio que convertía la zona del siniestro en un espacio de potencial disputa y urgente intervención¹¹⁶.

Asimismo, los marineros también debían tener en cuenta la posibilidad de que les asaltasen y les robasen la mercancía, ya que esto ocurría de manera habitual. Recordemos que los pescadores que viajaban a Irlanda llevaban en su viaje de ida bienes de lujo como coral, sedas, o vino, y suponían una tentación para quienes viajaban armados por el mar. De ahí que las autoridades marítimas y los propietarios de las naves implementasen una serie de medidas preventivas para evitar, en la medida de lo posible, este tipo de situaciones de desprotección jurídica. El riesgo alcanzaba su punto álgido cuando las embarcaciones se encontraban navegando por aguas extranjeras o atracaban en puertos bajo jurisdicción ajena, territorios donde el reino de Castilla carecía de potestad para ejercer su autoridad judicial. En tales circunstancias, los marineros y mercaderes se veían obligados a negociar directamente con las autoridades locales, ya fueran señores feudales, consejos municipales u oficiales de otra corona, un proceso que a menudo resultaba desventajoso y frecuentemente desembocaba en la confiscación de la carga o en la imposición de arbitrios abusivos.

En ocasiones, se aprovechaban situaciones de vulnerabilidad o desgracia ajena para obtener beneficio mediante prácticas oportunistas, aunque formalmente al margen de la fuerza. Un caso ilustrativo de esta modalidad de despojo lo constituye el incidente que involucró a Juan Tovanes, un vecino de San Vicente de la Barquera. Tovanes fue detenido y encarcelado en territorio bajo dominio musulmán mientras regresaba de faenar en los caladeros de Berbería (zona de abundante pesca situada entre Canarias y la costa noroccidental africana). Las autoridades locales no confiscaron su embarcación, sino que la dejaron retenida en el puerto. Esta situación de indefensión del propietario fue aprovechada por dos marineros castellanos, quienes, actuando con premeditación, se

¹¹⁶ AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Peligros marítimos de marineros del Norte de la Corona de Castilla a finales de la Edad Media”...*op.cit.*, pp. 181-182.

apoderaron de la nave durante el cautiverio de su compatriota. Una vez a bordo, se hicieron con las trescientas docenas de pescado que constituían la carga y procedieron a venderla en el mercado, apropiándose íntegramente de los beneficios económicos obtenidos¹¹⁷.

Con el fin de mitigar el riesgo de ser abordados por embarcaciones hostiles, las tripulaciones medievales aplicaron una estrategia de evitación proactiva. Esta consistía en eludir cualquier acercamiento a naves no identificadas, lo que implicaba huir en dirección contraria antes de que la propia embarcación fuera divisada. No obstante, la detección temprana —visualizar una nave a distancia sin ser avistado a su vez— constituía una operación compleja que requería de una organización precisa. Para ello, se distribuía a miembros de la tripulación en puestos de vigilancia estratégicos por toda la estructura del barco, con el objetivo de avistar cualquier amenaza con la antelación suficiente para permitir una maniobra evasiva.

La crítica importancia de esta función quedó formalmente institucionalizada en el *Libro del Consulado del Mar*, cuerpo legal que regulaba el derecho marítimo en la Corona de Aragón y cuyas disposiciones fueron ampliamente adoptadas. Este código estipulaba la obligatoriedad de la vigilancia, establecía penas y castigos específicos para aquellos marineros que, habiendo sido asignados a esta tarea, incumplieran su deber. La responsabilidad no era homogénea, sino que se graduaba según la ubicación del vigía; así, quien estuviera situado en la proa —posición clave para la detección frontal— recibía un castigo mayor por su negligencia que aquel apostado en la popa. Además, las obligaciones del vigía transcendían la mera identificación de naves. Se esperaba que poseyeran los conocimientos necesarios para reconocer y alertar a la tripulación de peligros naturales inminentes, como cambios bruscos en la dirección del viento, bancos de niebla o la aproximación de tormentas. El hecho de no dar la voz de alarma ante estos fenómenos era considerado, asimismo, una grave falta en el cumplimiento de su deber, pues ponía en riesgo la integridad de la nave, la carga y las vidas de toda la tripulación¹¹⁸.

¹¹⁷ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “La figura del mercader vizcaíno en la Baja Edad Media” en Congreso de Estudios Históricos, *Vizcaya en la Edad Media: Bilbao*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza. 1986, pp. 184-186.

¹¹⁸ *Idem*.

Las travesías marítimas medievales se veían amenazadas por otra serie de peligros de carácter interno y accidental, entre los que destacaban los incendios, los actos de indisciplina y las disputas violentas entre la tripulación.



Ilustración 12: Incendio en una embarcación, representación de las Cantigas de Santa María de Alfonso X. Fuente: T-I-1_fol-053R, disponible en <https://rbme.patrimoniocacional.es/s/rbme/item/11337#?cv=113&xywh=-317%2C-1%2C3880%2C4776>

El incendio constituía una de las amenazas más temidas dada la limitada capacidad de contención a bordo. Su origen podía ser tanto fortuito —como el vuelco de una lámpara de aceite o de una simple vela— como intencionado, en caso de un ataque perpetrado por una embarcación enemiga. El riesgo se exacerbaba considerablemente cuando la carga consistía en mercancías altamente

inflamables, como la lana, material que no solo ardía con facilidad, sino que aceleraba la propagación de las llamas, comprometiendo la integridad estructural de la nave en muy poco tiempo¹¹⁹. La Ilustración 12 corresponde con una representación incluida en las Cantigas de Santa María de Alfonso X, dejando ver la preocupación de los marineros en la Edad Media cuando ocurría un incendio en la embarcación. Lo primero que hacían era encomendarse a la virgen.

Un segundo peligro lo constituía la ruptura de la disciplina a bordo, un principio jerárquico fundamental para la supervivencia en el mar. Cualquier acto de desobediencia o cuestionamiento abierto de la autoridad del maestro —por ejemplo, disputando el rumbo establecido— era considerado una falta grave. El maestro, en su calidad de máxima autoridad durante la travesía, tenía potestad para imponer sanciones inmediatas y severas para restablecer el orden, pudiendo llegar incluso a desembarcar o abandonar en tierra a

¹¹⁹ AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Peligros marítimos de marineros del Norte de la Corona de Castilla a finales de la Edad Media”...*op.cit.*, P. 186.

los amotinados en la primera escala, con el fin de preservar la seguridad colectiva y el éxito de la expedición¹²⁰.

Por último, las tensiones propias de la convivencia en un espacio reducido y bajo presión podían degenerar en altercados violentos entre marineros. Estas reyertas, surgidas por motivos diversos, no solo perturbaban la cohesión del grupo y creaban un clima de hostilidad, sino que, en sus consecuencias más extremas, podían resultar en heridas o la muerte de alguno de los contendientes, lo que suponía la pérdida de mano de obra esencial y, por tanto, un perjuicio económico directo para la empresa marítima. La gestión de estos conflictos internos recaía, una vez más, en la autoridad del maestro, quien actuaba como juez improvisado para dirimirlos y evitar que escalaran¹²¹.

Por otro lado, es necesario considerar el impacto de las enfermedades y las situaciones endémicas asociadas a la navegación, las cuales constituían un riesgo sanitario de primer orden. Estos fenómenos tenían su origen, por una parte, en el consumo de alimentos y agua en mal estado durante las largas travesías, y por otra, en la capacidad de los barcos —y de las mercancías que transportaban— de actuar como vectores de transmisión de plagas y epidemias adquiridas en los puertos que iban visitando.

El caso de la villa de Santander resulta paradigmático para ilustrar este mecanismo de contagio a gran escala. Los movimientos de población y mercancías a través de las rutas marítimas se erigieron como uno de los principales factores de propagación de la Peste Negra durante el siglo XIV y especialmente de sus brotes en el XV y XVI, siendo las instalaciones portuarias el epicentro de su entrada y posterior diseminación hacia el interior. La confluencia de la pandemia con las crisis sociales y económicas preexistentes —como las malas cosechas y la inestabilidad política— provocó un colapso demográfico sin precedentes y sumió a la sociedad en un estado de empobrecimiento generalizado. Esta precariedad obligó a amplios sectores de la población a enajenar sus propiedades para asegurar la mera supervivencia, lo que a su vez generó una espiral de vulnerabilidad alimentaria al verse forzados a consumir productos en mal estado o insalubres.

¹²⁰ AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Peligros marítimos de marineros del Norte de la Corona de Castilla a finales de la Edad Media”...*op.cit.*, pp. 186-187.

¹²¹ SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. *San Vicente de la Barquera en la Edad Media: una villa en conflicto. Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid, documentación medieval (1241-1500)*. Santander: Gobierno de Cantabria, Asociación Jóvenes Historiadores de Cantabria, 2004. P. 310.

La situación se vio agravada en el puerto de Santander por su rol logístico dentro de la estrategia militar de la Corona. La necesidad de atender y avituallar a las tropas del ejército real que transitaban entre Francia y Flandes —esta última, una región señalada por las crónicas contemporáneas como foco de origen de la pestilencia— convertía al puerto en un nodo de alto riesgo epidemiológico. La concentración de soldados, marineros y mercancías procedentes de zonas infectadas facilitaba la introducción y el contagio de la enfermedad, demostrando cómo la conectividad marítima que sustentaba el comercio y la política internacional era, al mismo tiempo, la vía de propagación de las mayores catástrofes sanitarias de la Baja Edad Media¹²².

La situación de riesgo epidemiológico se veía significativamente agravada por el papel estratégico que desempeñaba Santander dentro de la red comercial castellana. La villa no solo mantenía conexiones marítimas con la fachada atlántica, sino que actuaba como el principal enclave portuario para el comercio procedente de la meseta castellana, sirviendo de enlace crucial entre el interior peninsular y las rutas oceánicas. Esta posición de privilegio como intermediaria, si bien era fuente de prosperidad, amplificaba exponencialmente el riesgo sanitario. Cualquier brote epidémico introducido por vía marítima encontraba en el puerto una puerta de entrada ideal para su rápida dispersión hacia el interior del reino de Castilla a través de las rutas comerciales terrestres que allí convergían.

A estos factores estructurales se sumaba el impacto de la coyuntura bélica. Los frecuentes movimientos de tropas con destino a los frentes de Flandes o Francia convertían al puerto en una base logística esencial para el abastecimiento de provisiones y pertrechos. La concentración de soldados —provenientes de diversos orígenes y a menudo en condiciones de hacinamiento e insalubridad— constituía un vector adicional de primer orden para la importación de enfermedades exógenas, las cuales, una vez introducidas, se propagaban con facilidad aprovechando tanto las redes terrestres como la propia conectividad marítima del puerto¹²³.

¹²² CARZOLIO, María Inés; PEREYRA, Osvaldo Víctor. “Política Urbana y control de *pestilencias*. La villa de Santander frente a la peste de finales del siglo XVI” en RODRÍGUEZ, Gerardo (dir.); LUJÁN DÍAZ DUCKWEN, María (dir.); JIMÉNEZ ALCÁZAR, Juan Francisco (dir.), *Salud y enfermedad en la Edad Media*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata; Bahía Blanca: Centro de Estudios e Investigaciones de las Culturas Antigua y Medieval del Departamento de Humanidades de la Universidad Nacional del Sur y la Sociedad Española de Estudios Medievales, 2022, pp. 297-304.

¹²³ CARZOLIO, María Inés; PEREYRA, Osvaldo Víctor. “Política Urbana y control de *pestilencias*. La villa de Santander frente a la peste de finales del siglo XVI”...*op.cit.*, pp. 305-307.

La propagación incesante de estas epidemias tuvo consecuencias multifacéticas, siendo la más inmediata y catastrófica la elevada mortalidad. Esta drástica reducción de la población activa supuso una crisis demográfica y actuó como un factor de retroceso para el crecimiento poblacional a medio y largo plazo. El colapso social y el clima de incertidumbre provocaron una notable disminución en la celebración de matrimonios, lo que, unido a la alta tasa de fallecimientos, derivó en un descenso pronunciado de la natalidad, profundizando aún más la crisis y dificultando la recuperación de los efectivos demográficos.

Dicha recuperación se vio además obstaculizada por la naturaleza expansiva y recurrente de los brotes epidémicos. La enfermedad no se circunscribió a un único núcleo urbano, sino que se diseminó de forma implacable a través de las redes de comunicación marítimas y terrestres, afectando sucesivamente a otras villas costeras del norte peninsular, como Castro Urdiales. Esta cadena de contagios prolongó el estado de crisis e impidió una recuperación coordinada y rápida, sumiendo a toda la región en un prolongado período de estancamiento demográfico y quebranto socioeconómico¹²⁴.

Dentro del conjunto de prácticas higiénico-sanitarias característicos del urbanismo premoderno, la limpieza viaria constituía una medida de primer orden. La responsabilidad de mantener despejadas y limpias las calles recaía de forma directa sobre los vecinos, quienes tenían la obligación de adecentar el tramo de vía pública adyacente a sus viviendas. Esta normativa se fundamentaba en los postulados de la teoría miasmática, paradigma médico hegemónico durante gran parte del periodo medieval y moderno, que atribuía el origen y la propagación de las enfermedades a la inhalación de efluvios pestilentes (conocidos como “miasmas”) que emanaban de la materia orgánica en descomposición.

Como estrategia profiláctica para neutralizar estos “aires corruptos”, se promovía activamente la utilización de plantas aromáticas como el romero, la lavanda o la salvia. Su empleo no respondía únicamente a una finalidad olfativa, sino que estaba sustentado en la creencia de que sus propiedades volátiles poseían la capacidad de depurar y corregir

¹²⁴ MITRE FERNÁNDEZ, Emilio. *Fantasma de la sociedad medieval. Enfermedad, peste, muerte*. España: Universidad de Valladolid, 2004. pp. 127-128.

la calidad del aire, creando así una barrera olfativa que se presumía efectiva para prevenir el contagio y alejar las influencias patógenas del entorno inmediato¹²⁵.

Estas prácticas reflejaban una concepción comunitaria de la salud pública, en la que el entorno compartido debía mantenerse limpio para prevenir contagios. Un ejemplo significativo de esta lógica preventiva puede verse en las regulaciones alimentarias, en particular respecto al pescado. En muchas ciudades europeas durante los siglos XV al XVII, se establecieron normas que prohibían limpiar el pescado en el interior de las viviendas. En su lugar, se exigía que dicha tarea se realizara en espacios abiertos como ríos, canales o el mar, con el fin de evitar la acumulación de residuos orgánicos y de sangre en los hogares, que podían generar olores fétidos y atraer insectos¹²⁶. La evisceración del pescado era considerada una operación sucia y peligrosa desde el punto de vista sanitario, especialmente en zonas densamente pobladas donde los residuos domésticos no se evacuaban con rapidez¹²⁷.

Asimismo, las ordenanzas municipales de las villas costeras regulaban con minuciosidad la venta y las condiciones sanitarias del pescado. Un ejemplo representativo lo constituye el caso de Castro Urdiales, donde la normativa local estipulaba la prohibición expresa de comercializar cualquier producto pesquero que no se encontrara en estado óptimo de frescura. Tanto los pescadores como los vendedores estaban obligados a retirar y desechar de inmediato toda pieza que presentara signos de putrefacción o desprendiera mal olor, so pena de incurrir en sanciones. El incumplimiento de esta disposición conllevaba la imposición de una multa pecuniaria y la confiscación inmediata de la mercancía en descomposición. Esta regulación respondía a una doble finalidad proteger la salud pública al evitar la venta de alimentos en mal estado, y salvaguardar la reputación comercial del puerto y la calidad asociada a sus productos, un aspecto crucial para la economía local dependiente de la mar¹²⁸.

Por todo ello, la correcta conservación del pescado se erigió en una preocupación capital para las comunidades marítimas medievales. La elaboración de conservas mediante técnicas como la salazón, el secado o el ahumado no respondía únicamente a una

¹²⁵ LINDEMANN, Mary. *Medicine and society in early modern Europe*. Cambridge: University Press, 2010. pp. 27-28.

¹²⁶ ALBALA, Ken. *Food in early modern Europe*. Westport, Connecticut: Greenwood Press, 2003. P. 30.

¹²⁷ FLANDRIN, Jean-Louis; MONTANARI, Massimo; SONNENFELD, Albert. *Food: a culinary history from antiquity to the present*. Columbia University Press, 1999. pp. 313-317.

¹²⁸ BARÓ PAZOS, Juan. *Libro de ordenanzas de la villa de Castro Urdiales (1519-1572)*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2006. P. 86.

necesidad económica de preservar el excedente alimentario para su comercialización o consumo prolongado. Constituía, sobre todo, una práctica de salubridad pública esencial, cuyo objetivo primordial era impedir los procesos de descomposición y, en consecuencia, evitar la aparición de toxinas y patógenos responsables de graves enfermedades tras su ingesta. La aplicación de estos métodos demostraba un conocimiento empírico avanzado para neutralizar los riesgos asociados al consumo de un producto perecedero, situándose en una línea de defensa contra las intoxicaciones alimentarias y las consiguientes crisis de salud pública.

10. ORGANIZACIÓN DEL OFICIO PESQUERO: COFRADÍAS

La historiografía sobre el origen de las cofradías presenta un debate abierto, articulado en torno a varias hipótesis. Algunas investigaciones sitúan sus raíces conceptuales en la Antigüedad, estableciendo paralelismos con las gilas germánicas o los collegia romanos. Otras corrientes académicas, en cambio, defienden un nacimiento propiamente medieval, ubicando su emergencia entre los siglos IX y X. Una tercera hipótesis atribuye su desarrollo al auge de las ideas corporativistas que se expandieron por Europa durante los siglos XIII y XIV.

Tras este debate genérico, y en lo que respecta al caso concreto de las Cofradías de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, la investigación actual deduce que su institución se produjo en la segunda mitad del siglo XIII. Su creación respondió a una doble necesidad: por un lado, regular el auge y la creciente expansión de las actividades marítimas y pesqueras, que demandaban un marco normativo específico; y por otro, dotar de orden a una realidad social en transformación. La concesión de fueros había impulsado un notable crecimiento demográfico en estas villas, lo que a su vez incrementó el número de personas dedicadas a la pesca. Ante esta expansión, se hizo indispensable la creación de una institución que, bajo principios corporativos, pudiera controlar el ejercicio de la actividad, establecer normas de obligado cumplimiento y regular los comportamientos y prácticas de los profesionales del mar, garantizando así tanto el orden económico como la cohesión social del gremio¹²⁹.

La regulación de la actividad pesquera y de los oficios marítimos auxiliares en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar se articuló jurídicamente a través de las Ordenanzas de sus Cofradías de Pescadores. Estos documentos constituyen una fuente de primer orden, ya que reflejan una estructuración normativa perfectamente definida, que reglamentaba minuciosamente todos los aspectos de la profesión. Su ámbito de actuación era exhaustivo, abarcando desde la fijación de horarios laborales y el establecimiento de precios de venta de los productos, hasta la determinación de los métodos de conservación y comercialización de las capturas.

Las cofradías surgieron, en esencia, como agrupaciones gremiales destinadas a garantizar el funcionamiento ordenado y eficaz del sector pesquero. Entre sus competencias se

¹²⁹ SERNA VALLEJO, Margarita. “Una aproximación a las Cofradías de Mareantes del Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa”. *Rudimentos legales: revista de historia del derecho*, 5 (2003) pp. 299-306.

encontraba la regulación de los métodos de captura, el establecimiento de cuotas individuales de pesca para evitar la sobreexplotación de los caladeros, y la definición de las normas de venta, incluyendo los lugares autorizados para ello. Una de sus funciones más destacadas era la de actuar como instancia arbitral y de resolución de conflictos, tanto entre sus propios cofrades como en las disputas que pudieran surgir con otras cofradías, ejerciendo así un papel crucial en el mantenimiento de la paz social y la estabilidad económica del sector.

Para este análisis, se tomarán como objeto de estudio las cofradías pioneras en el norte peninsular, cuyas ordenanzas se cuentan entre las más antiguas: la Cofradía de San Andrés en Castro Urdiales, la Cofradía de San Martín de Santander, la Cofradía de San Martín de Laredo y la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera. La emergencia de estas instituciones en el ámbito cántabro y vasco durante los siglos XII y XIII contrasta con el desarrollo más tardío de las cofradías en el noroeste, cuya consolidación institucional no tendría lugar hasta la segunda mitad del siglo XIV¹³⁰.

Las relaciones entre las cofradías de pescadores en la Corona de Castilla distaron de ser pacíficas, caracterizándose por una constante rivalidad jurisdiccional. La competencia por el control y la hegemonía sobre los espacios marítimos y sus recursos generó numerosos conflictos, ya que cada cofradía defendía con celo sus intereses particulares y sus derechos de explotación sobre caladeros específicos.

Consciente de la necesidad de ordenar este estratégico sector, la Monarquía optó por una política de delegación jurisdiccional. Concedió a estas cofradías de mareantes la potestad de administrar justicia en primera instancia en los asuntos relacionados con la actividad pesquera, una prerrogativa que, si bien eficaz para la resolución ágil de disputas técnicas, no estuvo exenta de tensiones sociales. Este privilegio jurisdiccional fue visto con recelo por otros estamentos y por el común de la población, que lo interpretaron como una concesión exorbitante a un gremio específico, alterando los equilibrios tradicionales de poder local.

Estas cofradías, como asociaciones gremiales, ejercían un control casi total sobre la pesca costera y de litoral. Cada puerto de importancia quedaba bajo la jurisdicción de una cofradía, la cual, a través de sus ordenanzas marítimas regulaba minuciosamente todos

¹³⁰ GONZÁLEZ ARCE, José Damián. “Análisis comparativo de las cofradías de pescadores de Castilla (siglos XIII-XV)”. *Historia. Instituciones. Documentos*, 38 (2011) pp. 141-142.

los aspectos de la profesión. Su ámbito normativo abarcaba desde los calendarios de vedas y los tipos de embarcaciones autorizadas, hasta los métodos de pesca permitidos y los procedimientos de comercialización.

La génesis de este fenómeno corporativo se sitúa en la Plena y Baja Edad Media, concretamente entre los siglos XIII y XIV, con epicentro en la región cántabro-vasca. Su surgimiento y consolidación respondieron directamente al auge sin precedentes de las actividades económicas marítimas, potenciado a su vez por la dinamización de las rutas comerciales atlánticas, entre las que el Camino de Santiago actuó como un notable catalizador de intercambios y prosperidad costera¹³¹.

La constitución de estas asociaciones gremiales también respondió a la necesidad de dotar al sector pesquero de mecanismos de resiliencia frente a las coyunturas económicas adversas. En el caso de la Cofradía de San Andrés de Castro Urdiales, la pérdida de sus archivos fundacionales impide precisar una fecha exacta de su creación. No obstante, su origen puede ser inferido mediante análisis comparativos con el desarrollo institucional de cofradías homólogas en villas marítimas como Laredo, Bermeo o Fuenterrabía, cuyo surgimiento se documenta a finales del siglo XIII y principios del XIV.

Esta hipótesis cronológica, que situaría la fundación entre las décadas de 1290 y 1320, encuentra un respaldo contextual significativo. El periodo coincidió con una fase de notable expansión de las actividades marítimas en el Cantábrico y, de manera particular, con la fundación de la villa de Bilbao en 1300. Este evento alteró el equilibrio económico regional, generando una nueva y potente rivalidad comercial que habría actuado como catalizador para la organización corporativa de los pescadores de Castro Urdiales. La creación de la cofradía se interpreta, por tanto, como una estrategia colectiva para fortalecer la posición competitiva de la villa y hacer frente a los desafíos que planteaba el nuevo panorama económico.

La prueba archivística más antigua que alude directamente a la cofradía data de 1395, cuando el rey Enrique III les otorgó a los cófrades un privilegio. Sin embargo, la concesión de una merced real de esta naturaleza sugiere la preexistencia de una institución ya consolidada y de relevancia suficiente como para merecer el reconocimiento de la

¹³¹ SERNA VALLEJO, Margarita. “La jurisdicción marítima de las cofradías de pescadores en el corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa y los conflictos derivados de su existencia”. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 38 (2018) pp. 50-55.

corona, lo que refuerza la tesis de un origen anterior, probablemente en el periodo señalado¹³².

La documentación más antigua que se conserva referente a la Cofradía de San Martín de Santander data de 1385, en la que se la menciona bajo la advocación de los Cuerpos Santos de los mareantes. No obstante, el análisis de sus ordenanzas sugiere que su origen institucional es anterior, remontándose muy probablemente a comienzos del siglo XIV, un periodo de formación que coincide con el hipotético surgimiento de su homóloga en Castro Urdiales¹³³.

Un hito fundamental en la trayectoria de esta institución se produjo en 1497, cuando los Reyes Católicos ratificaron formalmente las ordenanzas que la regían, originalmente promulgadas en 1451. Esta confirmación regia dotó de solidez jurídica a la normativa de la cofradía, y con ella se concedieron importantes privilegios. Entre estos destaca la autorización para la creación de un fondo común o caja de comunidad, un instrumento financiero crucial que permitía a la cofradía gestionar recursos para fines asistenciales, cubrir gastos de funcionamiento y actuar como red de seguridad económica para sus miembros en momentos de crisis, consolidando así su papel como eje de la comunidad marítima santanderina¹³⁴.

En lo que respecta a la Cofradía de San Martín de Laredo, la historiografía maneja diversas hipótesis sobre su fundación, algunas sustentadas en fuentes de naturaleza dispar. La referencia escrita más temprana que alude a su antigüedad data del siglo XVI, cuando los propios cofrades declararon que su cabildo llevaba instituido entre quinientos y seiscientos años. De aceptarse esta afirmación, el origen de la cofradía se remontaría a los siglos IX o X, situándola en un contexto altomedieval excepcionalmente temprano para una institución de este tipo en la Península Ibérica.

Sin embargo, los investigadores contemporáneos abordan esta declaración con suma cautela metodológica. Dicha reivindicación de antigüedad extrema pudo responder a una estrategia consciente de legitimación histórica, común entre las corporaciones gremiales de la época. Al pretender un linaje secular, la cofradía buscaba probablemente fortalecer

¹³²OJEDA SAN MIGUEL, Ramón. “Cofradía de mareantes, navegantes y pescadores de San Andrés (Castro Urdiales)”. *Cantu Santa Ana*, 2003. pp. 1-5.

¹³³ PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio. *Historia de Castro Urdiales. Desde los orígenes hasta la época moderna*. Santander: Artes gráficas Resma, 1988. P. 129.

¹³⁴ SERNA VALLEJO, Margarita. “Una aproximación a las Cofradías de Mareantes del Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa”...*op.cit.*,pp. 309-310.

su posición jurídica y social, así como ratificar la preeminencia de sus privilegios frente a competidores o ante la propia corona. Por ello, si bien el dato no puede ser descartado de plano, su veracidad es puesta en tela de juicio a falta de corroboración documental contemporánea a los siglos IX-X, lo que obliga a considerar cronologías de fundación más tardías y verosímiles dentro del desarrollo general del asociacionismo marítimo en el norte castellano¹³⁵.

Otra hipótesis sobre el origen de la cofradía laredana postulaba una posible fundación vinculada al monasterio francés de Cluny, fruto de las intensas relaciones comerciales mantenidas entre la villa y Francia. No obstante, esta teoría carece de sustento documental y resulta estructuralmente incongruente con el modelo predominante de asociacionismo marítimo en Castilla. Las cofradías peninsulares surgieron típicamente bajo el patrocinio y la dirección de iglesias o parroquias locales, que ejercían un control directo sobre sus actividades, incluidos los nombramientos de sus cargos. En el caso de Laredo, la institución que desempeñaba esta función era la parroquia de San Martín, lo que apunta de manera concluyente a que fue esta entidad local, y no una abadía extranjera, la fundadora y tutora de la cofradía.

La evidencia archivística más temprana y fehaciente que alude a la existencia de la Cofradía de San Martín de Laredo data de 1306. Se trata de un documento de confirmación real de Fernando IV en el que, a petición de la propia cofradía, se prohíbe la pesca con tramallo en su ámbito de jurisdicción. La naturaleza de este documento (una respuesta regia a una iniciativa institucional ya consolidada) demuestra que la cofradía ya existía, y que gozaba de una organización suficiente para interactuar con la corona y ejercer influencia en la regulación pesquera. Por todo ello, el origen de la institución puede situarse con mayor verosimilitud en el periodo inmediatamente anterior, muy probablemente durante el reinado de Fernando IV (1295-1312), en sintonía con el proceso de desarrollo corporativo del sector marítimo que caracterizó esas décadas en el litoral cántabro¹³⁶.

La Cofradía de Pescadores y Mareantes de Señor San Vicente de San Vicente de la Barquera fue instituida formalmente el 28 de mayo de 1330. Su objetivo fundacional

¹³⁵ SANFELIU, Lorenzo. *La Cofradía de San Martín de hijosdalgo navegantes y mareantes de Laredo: (apuntes para su historia)...op.cit.*, P. 20.

¹³⁶ CUÑAT CISCAR, Virginia M. *Documentación Medieval de la Villa de Laredo (1200-1500)*. Santander, 1998. Doc. 14, p. 84; 1306, 12, 8.

explícito, tal como queda reflejado en sus documentos constitutivos, fue la financiación y promoción de la transformación de la ermita local en una iglesia de mayores dimensiones y prestancia. Sin embargo, tras esta finalidad devocional inicial subyacía una agenda institucional mucho más amplia y compleja.

La cofradía se erigió simultáneamente como una hermandad de socorro mutuo, destinada a prestar auxilio económico y asistencial a sus miembros en casos de enfermedad, incapacidad laboral o viudedad, actuando, así como una red de protección social esencial en un oficio de alta peligrosidad. Paralelamente, asumió desde sus inicios el rol de corporación gremial reguladora, encargada de normar la actividad pesquera y garantizar la seguridad marítima en su ámbito de actuación.

Para el cumplimiento de esta última función, la cofradía redactó y hizo promulgar un corpus de ordenanzas específicas. Estas normativas establecían un marco regulatorio minucioso para el ejercicio profesional de la pesca, definiendo derechos y obligaciones, regulando los métodos de captura, estableciendo periodos de veda y regulando los aspectos comerciales del producto. De este modo, la institución trascendió con creces su propósito religioso original para convertirse en el eje vertebrador de la vida socioeconómica y laboral de la comunidad marítima de San Vicente de la Barquera¹³⁷.

La influencia jurídica de la cofradía queda de manifiesto en la incorporación de fragmentos del *Fuero de Layrón* dentro de sus propios textos normativos, lo que evidencia la amplia difusión y autoridad de este código marítimo en el norte peninsular y su adopción como base legal para regular las actividades del gremio. Sin embargo, la Baja Edad Media supuso un período de crisis crítica para la institución. Un devastador incendio que asoló la villa a finales de este periodo obligó a la cofradía a trasladar temporalmente su sede y su operativa al puerto de Comillas. Este desplazamiento, si bien necesario, generó inevitables tensiones jurisdiccionales y competenciales con las autoridades y likely otros intereses marítimos de la localidad de acogida.

Frente a esta situación, la cofradía de San Vicente de la Barquera defendió con tenacidad sus privilegios históricos. Reafirmó de manera expresa su derecho a ejercer la jurisdicción

¹³⁷ SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera: un ejemplo temprano de institución para la acción colectiva en la Costa Cantábrica en la Edad Media” en *Ciudades y villas portuarias en la articulación del litoral atlántico en la Edad Media*, AHDE Tomo LXXXI, Ministerio de Ciencia e Innovación, 2011, pp. 1029-1048. pp. 1031-1032.

exclusiva sobre las aguas comprendidas en las dos leguas marítimas tradicionalmente adscritas a su villa de origen, incluso desde su ubicación provisional. Esta reivindicación, más allá de garantizar sus derechos de pesca, constituía un esfuerzo por preservar la integridad institucional y la base de su autoridad gremial durante una etapa de profunda vulnerabilidad, demostrando la resiliencia de estas corporaciones frente a la adversidad.¹³⁸

Para comprender a fondo el desempeño de las sociedades pesqueras medievales, es esencial analizar el funcionamiento interno de sus cofradías. El principio rector que articulaba toda su actividad era la defensa del bien común de sus miembros, un objetivo que se materializaba en la obtención y salvaguarda de derechos exclusivos sobre el ejercicio de la actividad pesquera y su comercialización.

La composición social de estos gremios era notablemente heterogénea, reflejando la compleja división del trabajo en el sector marítimo. En ellas coexistían, con distintos grados de derechos y obligaciones, los propietarios de los medios de producción —como armadores, navieros y dueños de embarcaciones—, los técnicos y expertos —maestres, comerciantes especializados—, y la mano de obra directa —pescadores asalariados, tripulantes, artesanos, mozos y criados—. Cabe destacar que, en la práctica institucional, nunca se estableció una distinción jurídica clara entre los oficios de pescador y marinero, considerándose often parte de un mismo universo profesional marítimo.

Inicialmente, la afiliación a la cofradía no era un requisito indispensable para ejercer la pesca. No obstante, en un corto espacio de tiempo, esta membresía se tornó obligatoria. Esta evolución respondió a una estrategia deliberada de control gremial: al cerrar el acceso a la profesión, la cofradía eliminaba eficazmente la competencia externa y consolidaba su monopolio. De este modo, cualquier individuo que no estuviera adscrito a la institución carecía de la autorización legal necesaria para faenar, transformando la cofradía en la única vía de acceso a los recursos marítimos y en el eje absoluto de la regulación socioeconómica del sector¹³⁹.

Uno de los aspectos más significativos del control ejercido por las cofradías, más allá de la regulación de los caladeros, los métodos de captura y las cuotas, era la estricta

¹³⁸ SERNA VALLEJO, Margarita. “Una aproximación a las Cofradías de Mareantes del Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa”...*op.cit.*, pp. 308-309.

¹³⁹ GONZÁLEZ ARCE, José Damián. “Análisis comparativo de las cofradías de pescadores de Castilla (siglos XIII-XV)”...*op.cit.*, pp. 144-146.

determinación de la jornada laboral. Esta crucial función recaía en figuras de autoridad técnica como los *señeros* o *talayeros*, individuos elegidos entre los cofrades más experimentados por sus excepcionales conocimientos náuticos y su capacidad para interpretar y predecir las condiciones meteorológicas marítimas. De sus juiciosas decisiones dependían directamente tanto la seguridad de las tripulaciones como la calidad y el éxito de las capturas.

Las directrices emitidas por estos oficiales tenían carácter imperativo. Los marineros que desobedecían las órdenes y zarpaban sin la debida autorización se exponían a severas sanciones, que incluían el pago de multas cuantiosas o, en los casos más graves, la confiscación total de la carga obtenida de manera ilícita. Además de autorizar o prohibir la salida a la mar, los talayeros eran los encargados de dictar el inicio y el fin de la jornada de trabajo, regulando así meticulosamente el ritmo de la actividad pesquera y negando cualquier posibilidad de iniciativa individual.

Respecto a la remuneración, el sistema salarial de los pescadores se basaba predominantemente en un reparto de los beneficios generados por la venta de las capturas. Una vez que la cofradía, actuando como agente comercial único, vendía el pescado a arrieros y mercaderes en el puerto, se procedía a distribuir las ganancias entre los cofrades. Este modelo, sin embargo, no siempre resultaba equitativo. La proporción final recibida por el pescador rara vez reflejaba de manera justa el esfuerzo o el riesgo invertido en su trabajo, generando a menudo tensiones y disputas dentro de la propia comunidad gremial¹⁴⁰.

¹⁴⁰ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular” en *Las sociedades urbanas en la España Medieval: XXIX Semana de Estudios Medievales. Estella 15 a 19 de julio de 2002*. Pamplona: Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, 2003, pp. 220-228.

11. ASPECTOS SOCIALES Y CULTURALES DE LA ACTIVIDAD PESQUERA

Desde una perspectiva social, la expansión de la economía marítima impulsó la demanda de mano de obra, no solo en las tareas extractivas, sino también en actividades derivadas como la salazón, la conservación, la reparación de embarcaciones o el transporte, generando un tejido laboral complejo y diversificado. Este dinamismo socioeconómico convirtió a los puertos en polos de atracción demográfica, tal como refleja la documentación de la época, en la que se conservan recomendaciones de padres a hijos para establecerse en estas localidades, al ser percibidas como enclaves donde era posible tanto asegurar la supervivencia como mejorar la posición económica. Este fenómeno ilustra la aparición de una mentalidad práctica y oportunista, típica de sociedades urbanas en formación, donde el mar se erigió como vía de promoción social y económica en el marco de la Castilla bajomedieval¹⁴¹.

11.1. LA PROFESIONALIZACIÓN DE LA PESCA EN EL CANTÁBRICO MEDIEVAL

El periodo de Cuaresma actuó como un factor dinamizador clave en el aumento del consumo de pescado entre todos los estratos sociales de la Europa medieval. Este impulso religioso-dietético, unido al crecimiento demográfico experimentado entre los siglos XI y XIII, generó una demanda creciente de alimentos que incentivó la expansión de la actividad pesquera. El incremento en el número de pescadores respondió así a la necesidad de satisfacer dicho mercado en expansión, lo que contribuyó a una progresiva profesionalización del sector y a un reconocimiento social de su labor.

Paralelamente, la concesión de cartas forales por parte de la monarquía fortaleció institucionalmente a las villas marítimas mediante la otorgación de privilegios exclusivos sobre caladeros y derechos comerciales. Este marco legal favoreció el desarrollo económico y, al mismo tiempo, la especialización técnica, como evidencia el caso de Castro Urdiales, donde se documentan métodos específicos para la captura de ballenas. Asimismo, la expansión de las actividades marítimas se refleja en el caso de Laredo durante los siglos XIII y XIV, donde se observa una diversificación laboral, la conquista de nuevos caladeros y mejoras en las técnicas de conservación —especialmente en la

¹⁴¹ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico”...*op.cit.*, pp. 25-28.

salazón—, procesos que confirman la consolidación de una auténtica vocación marinera en el litoral cantábrico. Este conjunto de factores —religiosos, demográficos, institucionales y técnicos— configuró un escenario propicio para la transformación de las comunidades costeras y su integración en circuitos económicos de mayor alcance¹⁴².

Las expediciones pesqueras a los caladeros de Irlanda y, posteriormente, a los de Terranova, así como la presencia de pescadores extranjeros en los puertos cantábricos, facilitaron un significativo intercambio tecnológico y cognitivo en materia de técnicas pesqueras. Cada región poseía métodos diferenciados, y el contacto continuado en estos espacios marítimos permitió la adopción y adaptación de conocimientos especializados. La complejidad de estas travesías transatlánticas exigía tripulaciones altamente cualificadas. La pericia de estos marineros provenía, en su mayor parte, de años de práctica profesional, aunque también existía un componente de transmisión intergeneracional del conocimiento dentro de las familias dedicadas tradicionalmente a la mar. Para muchos, la actividad pesquera no era solo un oficio: era sobre todo una vocación arraigada, vivida con destreza y dedicación, pese a los riesgos inherentes e inevitables que conllevaba la navegación oceánica.

El crecimiento de la actividad ballenera y bacaladera en Terranova impulsó, ya a finales del siglo XV y comienzos del XVI, la evolución técnica de la construcción naval en las villas cantábricas. Se hizo necesaria la fabricación de embarcaciones de mayor tonelaje y mejor artilladas, no solo para afrontar las duras condiciones de la navegación atlántica o posibles ataques de corsarios y potencias rivales, sino también como símbolo de capacidad tecnológica y poderío marítimo de la Corona de Castilla, en un contexto de creciente competencia internacional que prefiguraba su participación en la Carrera de Indias¹⁴³.

Un factor adicional que contribuyó significativamente al desarrollo de la actividad pesquera fue la presencia de marineros extranjeros en los puertos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. Este fenómeno de intercambio sociocultural respondía a la relevancia de las ferias y centros comerciales del interior de Castilla, que atraían a mercaderes y

¹⁴² OJEDA SAN MIGUEL, Ramón. “Pescadores de Castro Urdiales: precedentes, mundo medieval, grandes pesquerías atlánticas y ballenas”. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 5 (2006) pp. 654-656.

¹⁴³ GARCÍA CÁRCAMO, Juan Antonio. “El sector pesquero en la historia del País Vasco: esbozo de los conocimientos actuales y problemas abiertos a la futura investigación historiográfica”. *Itsas memoria: revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1 (1996) pp. 169-214.

navegantes de diversas procedencias. El acceso a estos mercados se realizaba predominantemente a través de los puertos cantábricos, lo que convertía a estas villas en nodos de encuentro inevitable entre comunidades marítimas locales y foráneas.

Dicha circunstancia propició un intercambio técnico y cognitivo constante: los marineros autóctonos y extranjeros compartían conocimientos sobre técnicas de pesca, navegación, construcción naval y conservación de capturas. Este flujo de saber práctico facilitó la adopción de innovaciones, mejorando la eficiencia y la seguridad de las actividades pesqueras. Lejos de ser un mero contacto circunstancial, este proceso de aprendizaje mutuo se consolidó como un mecanismo que, a largo plazo, mejoró la profesionalización de los pescadores cantábricos durante la Baja Edad Media¹⁴⁴.

La reconstrucción de las condiciones de vida y laborales de los pescadores medievales se sustenta en el análisis cruzado de fuentes documentales indirectas, dada la escasez de testimonios personales directos. Aunque existen algunas referencias que permiten vislumbrar fragmentariamente las circunstancias que regían la vida a bordo —donde los marineros pasaban la mayor parte de su tiempo ejecutando sus labores—, son los textos normativos los que aportan una visión más sistemática y detallada, como este caso en el que se dicta el comportamiento a la hora de la comida:

“Aviene que el maestre e sus marineros estando en la tabla a comer rreqreçensce departimientos e palabras entre los marineros, el maestre es tenido a poner entre ellos paz e sosiego. E sy algund marinero desmiente a otro estando en la tabla debe pagar quatro dineros parasines. E si el maestro desmiente a algund marinero debe pagar ocho dineros parasines, E si algund marinero desmiente al maestre debe pagar ocho dineros parasines. E si contienda ha entre el maestre e algund marino, el marino lo debe atender la primera punnada o palmada, e si el maestre lo quiere dar mass el marino se puede bien defender, e si el marino fyere primero debe perder çiento suelds de la dicha moneda o el punno qual quisiere el marino. Este es el juycio en este caso”¹⁴⁵.

La primacía concedida a estas normas de comportamiento no era casual: en el espacio reducido y cerrado de un barco, donde la cooperación era esencial para la supervivencia y el éxito de la expedición, el mantenimiento del orden y el respeto a la autoridad resultaban fundamentales. La claridad en las directrices (desde la distribución de la

¹⁴⁴ AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Marineros cantábricos en el atlántico medieval. Rutas, pesquerías y conflictos en el mar a finales de la Edad Media”...*op.cit.*, P.45.

¹⁴⁵ *Leyes de Layrón*. Biblioteca Nacional de Madrid, Sección de Manuscritos, 716, Folios 91-94. Precepto 12.

comida hasta la resolución de disputas) buscaba prevenir conflictos que pudieran comprometer la seguridad colectiva o la eficacia de la empresa marítima.

De este modo, la disciplina respondía a una necesidad operativa, pero también reflejaba la estructura social jerarquizada propia del periodo medieval, proyectando en la microsociedad de la nave los valores de obediencia, respeto y función propia del contexto cultural más amplio en el que se insertaban estos marineros.

Por otro lado, las normativas marítimas medievales, entre las que destacan nuevamente las *Siete Partidas*, regulaban con notable concreción cómo proceder ante situaciones críticas como la enfermedad, el fallecimiento o la manutención de los tripulantes durante las largas travesías. Este entramado legal perseguía garantizar un mínimo de protección y previsión para unos hombres cuyo trabajo se desarrollaba en condiciones extremas, lejos de sus hogares durante meses e incluso años, en un medio hostil y con escasas posibilidades de auxilio inmediato. No obstante, la violencia interpersonal a bordo, los conflictos entre tripulaciones rivales, los ataques de piratas y corsarios, y por supuesto, los naufragios, constituían amenazas constantes y figuraban entre las principales causas de mortalidad en el mar. Quienes se dedicaban a la pesca o al comercio marítimo lo hacían asumiendo conscientemente estos riesgos, en una profesión donde la supervivencia dependía tanto de la pericia como de la fortuna. Este marco legal, por tanto, no solo respondía a una necesidad práctica de organización, sino que también reflejaba el reconocimiento tácito de que la actividad marítima era una empresa colectiva de alto riesgo, que requería mecanismos de protección claros y previsibles para quienes la ejercían¹⁴⁶.

11.2. SOCIEDAD PESQUERA: OFICIOS Y RECURSOS

Las sociedades pesqueras analizadas en este estudio (en concreto, aquellas pertenecientes a las Cuatro Villas de la Costa de la Mar) se estructuraban en torno a una diversidad de oficios interdependientes. Si bien la pesca constituía la actividad central, su sostenimiento económico dependía de una red compleja de labores auxiliares indispensables para la extracción, transformación y comercialización del producto. Dado que la pesca

¹⁴⁶FLORES DÍAZ, Manuel. “Vida y muerte en las embarcaciones castellanas entre los siglos XIII y XV. Una aproximación desde fuentes legales y crónicas”. *Medievalismo: revista de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, 31 (2021) pp. 184-190.

representaba el principal sustento económico de estas villas, una amplia porción de la población participaba, directa o indirectamente, en actividades vinculadas a este sector.

Esta implicación laboral permitía la continuidad productiva del proceso del pescado, y, además, la distribución de beneficios económicos entre distintos estratos sociales, evitando así la marginación de aquellos que no se dedicaban directamente a la captura. La especialización funcional y la cooperación entre distintos oficios resultaban, por tanto, esenciales para la reproducción socioeconómica de estas comunidades costeras¹⁴⁷. Estas actividades pesqueras reportaban numerosos beneficios económicos, reflejadas en las rentas de las alcabalas; donde se puede observar que el porcentaje más elevado en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar corresponde con las recaudaciones por las ventas del pescado, suponiendo por lo tanto esta actividad era una de las fundamentales para la economía y el comercio¹⁴⁸.

Rentas (1502)	Castro Urdiales		Santander		Laredo		San Vicente de la Barquera	
	Precio	%	Precio	%	Precio	%	Precio	%
<i>Pescado</i>	111.000	51	193.920	43	157.000	50	525.000	58
<i>Vino</i>	50.000	23	77.770	17	77.000	24	42.000	4,6
<i>Pan</i>	11.800	5,4	63.630	14	24.000	7,6	70.000	7,7
<i>Sal</i>	2.500	1,1	6.065	1,3	4.000	1		
<i>Carne</i>	13.000	6	31.310	6,9	10.000	3,2	36.500	4
<i>Producción Artesanal</i>	10.886	4,9	18.498	4,1	14.760	4,7	43.795	4,8

¹⁴⁷ ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular”...*op.cit.*, pp. 212-215.

¹⁴⁸ SOLINÍS ESTALLO, Miguel Ángel. *La alcabala del Rey, 1474-1504: fiscalidad en el partido de las Cuatro Villas cántabras y las merindades de Campoo y Campos con Palencia*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2003. P. 167.

Otros	19.500	9	53.429	12,1	25.900	8,2	174.110	19,5
-------	--------	---	--------	------	--------	-----	---------	------

Como se ha señalado previamente, la actividad pesquera involucraba no solo a los pescadores, sino también a sus familias, destacando el papel fundamental de las mujeres en las tareas desarrolladas en tierra para garantizar la rentabilidad del sector. Estas se dedicaban, entre otras labores, a la recogida de moluscos para su uso como cebo, al tejido de las redes y al montaje y cebado de los anzuelos. Esta última tarea revestía especial importancia por su elevada demanda de tiempo. Según queda registrado en las Ordenanzas de Mareantes de la villa de Laredo, cada pescador solo podía llevar consigo tres cuerdas, cada una de las cuales contenía doce docenas de anzuelos. En consecuencia, cada mujer debía cebar, como mínimo, 432 anzuelos diarios si se encargaba exclusivamente de los de un solo pescador¹⁴⁹.

Además de estas labores preparatorias, las mujeres participaban activamente en la descarga del pescado de las embarcaciones y, en caso necesario, asumían también su venta, contribuyendo así de manera decisiva tanto a la operatividad como a la comercialización de los recursos marinos¹⁵⁰. La actividad pesquera no se limitaba al trabajo directo de los pescadores y sus familias, sino que dependía de una red de oficios especializados indispensables para su desarrollo. Entre estos destacaban los carpinteros de ribera, responsables de la construcción de las embarcaciones; los calafateadores, que aseguraban su estanqueidad y mantenimiento; los herreros, dedicados a la fabricación de anzuelos y utensilios metálicos; y los sogueros, que elaboraban las cuerdas necesarias para las labores de pesca.

Por otra parte, el sector dependía igualmente de agentes comerciales y de transformación que facilitaban la distribución y conservación del producto. Mercaderes, arrieros y regatones intervenían en la comercialización, mientras que otras personas se dedicaban específicamente a la conservación del pescado —mediante técnicas como el salado o el ahumado—, lo que permitía su transporte y venta en mercados distantes sin que llegara

¹⁴⁹ SOLINÍS ESTALLO, Miguel Ángel. *La alcabala del Rey, 1474-1504: fiscalidad en el partido de las Cuatro Villas cántabras y las merindades de Campoo y Campos con Palencia...op.cit.*, P. 216.

¹⁵⁰ *Idem*.

en mal estado. Sin esta cadena de valor, resultaría imposible garantizar la llegada del producto en condiciones óptimas a puntos de venta alejados de la costa¹⁵¹.

La construcción y mantenimiento de las embarcaciones, esenciales para la actividad marítima, requerían la participación de una amplia gama de oficios especializados. Entre estos se encontraban los tundidores, responsables del repacado de las sacas de lana; los cordoneros, dedicados a la fabricación de elementos de cáñamo y esparto para la elaboración de cuerdas navales; los costureros de velas, y los ancoreros, encargados de la forja de anclas.

Por otra parte, los oficios vinculados directamente a la construcción y mantenimiento de las naves incluían a los maestros del hacha —especialistas en el trabajo de la madera—, leñadores, remolares (fabricantes de remos), carpinteros y calafates, quienes realizaban labores de impermeabilización y sellado de los cascos. Completaban este entramado productivo los mozos, personal no cualificado que desempeñaba tareas auxiliares según las necesidades del momento. Esta diversidad de roles refleja la complejidad técnica y organizativa inherente a la industria naval de la época, en la que cada oficio contribuía de manera específica a la funcionalidad y seguridad de las embarcaciones¹⁵².

Además, es necesario considerar que los marineros no siempre disponían de los recursos necesarios para financiar los gastos de la embarcación y la tripulación. En este contexto, la documentación histórica revela la intervención de mercaderes que, vinculados a empresas pesqueras, actuaban como financiadores de las expediciones. Estos adelantaban los capitales necesarios para la salida, los cuales debían ser reembolsados tras la venta de la captura. Un ejemplo documentado en la villa de San Vicente de la Barquera ilustra este mecanismo: el maestre Juan Minguélez recibió un préstamo de 12.000 maravedíes de Alonso Ferrero para costear un viaje a Cantoviejo. A su regreso, la carga de pescado obtenida fue valorada en 16.000 maravedíes, lo que permitió cubrir la deuda y obtener un beneficio¹⁵³.

¹⁵¹ SUÁREZ ÁLVAREZ, María Jesús. “El “novilísimo gremio” de mareantes de Luarca. Ordenanzas del Novilísimo Gremio de mareantes y navegantes fijosdalgos de la villa y puerto de Luarca”. *Asturiensia medievalia*, 2 (1975) P. 255, Ord. 33.

¹⁵² SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel; ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “San Vicente de la Barquera en la Edad Media: un puerto de vocación atlántica” en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel, (ed.). *San Vicente de la Barquera 800 años de historia*. Santander: PUBliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, P. 150.

¹⁵³ *Ibidem*. pp. 158-162.

No obstante, este sistema no estaba exento de conflictos. La frecuente judicialización de los impagos llevó al desarrollo de modalidades alternativas de asociación. En algunos casos, varios mercaderes o incluso compañías comerciales asumían conjuntamente la financiación, diversificando así el riesgo. Sin embargo, estas alianzas tampoco garantizaban siempre el éxito, ya que eran comunes los desacuerdos y pleitos derivados de los resultados económicos de las expediciones.

12. CONCLUSIONES

De este estudio se desprende la centralidad de la actividad pesquera en el desarrollo económico, social e institucional de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar durante la Baja Edad Media. La pesca no generó importantes beneficios económicos, y al tiempo permitió a estas villas posicionarse como eje de un floreciente comercio marítimo, gracias al acceso a recursos diversificados y a la capacidad de generar excedentes comercializables.

La actividad pesquera en estas villas se caracterizó por su diversidad y especialización, combinando técnicas adaptadas a los espacios de obtención del producto como la pesca de bajura, de altura y ribereña. Este modelo contrastaba con el predominio agroganadero de las regiones interiores de la Corona de Castilla. El desarrollo marítimo se vio impulsado por los privilegios contenidos en los fueros locales, que facilitaron su auge económico. Los excedentes pesqueros se sometían a técnicas de conservación que permitían su transporte al interior peninsular sin riesgos para la salud, ampliando así su radio de comercialización.

Institucionalmente, las cofradías de pescadores —como la de San Andrés en Castro Urdiales— desempeñaron un papel fundamental en la organización religiosa, asistencial, normativa y productiva de estas sociedades. Regulaban el acceso a los caladeros, la venta en mercados, los turnos de trabajo, el reparto de tareas y proporcionaban apoyo a viudas y heridos, articulando así el poder local y fomentando la cohesión colectiva.

La pesca condicionó profundamente la organización social y laboral, estructurando la vida familiar y cotidiana en función de sus demandas. También influyó en las dinámicas políticas, generando conflictos jurisdiccionales por el control de caladeros, como atestigua el enfrentamiento entre San Vicente de la Barquera y Comillas. Además, las Cuatro Villas desempeñaron un papel crucial en las relaciones marítimas de Castilla con el Atlántico y las islas británicas, lo que les otorgó reconocimiento como puertos estratégicos de la Corona. En definitiva, la pesca configuró un modelo económico sólido y adaptativo, con profundas implicaciones sociales, institucionales y culturales. De hecho, el mar operó tanto como espacio productivo como territorio simbólico que definió la identidad de estas comunidades, cohesionándolas y proyectándolas hacia escenarios trasatlánticos. Las Cuatro Villas se consolidaron, así como un ejemplo destacado de economía marítima medieval en el ámbito castellano.

13. BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR HERRANDO, José. “La Ingeniería en los puertos de la Edad Media” en *Tecnología y sociedad. Las grandes obras públicas en la Europa medieval: XXII Semana de Estudios Medievales. Estella, 17 a 21 de julio de 1995*. España: Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, 1996, pp. 235-262.

ALBALA, Ken. *Food in early modern Europe*. Westport, Connecticut: Greenwood Press, 2003.

ALFONSO X. *Las Siete Partidas*. Ignacio Velasco Pérez (ed.). Madrid: 1807, Edición de la Imprenta Real, Conmemoración del octavo centenario del nacimiento de Alfonso X (1221-2021), Real Academia de la Historia, Boletín Oficial del Estado, 2021.

ÁLVAREZ LLOPIS, Elisa; BLANCO CAMPOS, Emma. “Las vías de comunicación en Cantabria en la Edad Media” en *Encuentro de Historia de Cantabria: I Encuentro de Historia de Cantabria, actas del encuentro celebrado en Santander los días 16 a 19 de diciembre de 1996*. Santander: Universidad de Cantabria: Conserjería de Cultura y Deporte, 1999, pp. 491-521.

AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. *Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Edad Media. Conflictos jurisdiccionales y comerciales* [en línea]. Tesis doctoral. España: Universidad de Cantabria, 2013. Consultado el 7/07/2025. Disponible en: <https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/10902/3343/1/Tesis%20JAR.pdf>

AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Marineros cantábricos en el atlántico medieval. Rutas, pesquerías y conflictos en el mar a finales de la Edad Media” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELAO, Ofelia (eds.). *Fronteras de Agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XVI)*. Santiago de Compostela: Servizo de Publicacións, Universidade de Santiago de Compostela, 2016, pp. 33-45.

AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Peligros marítimos de marineros del Norte de la Corona de Castilla a finales de la Edad Media”. *Edad Media: revista historia*, 17 (2016) pp. 173-195.

AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Pesca y comercio entre Castilla e Irlanda a finales de la Baja Edad Media. El caso de los marineros de San Vicente de la Barquera en Irlanda (1489-1517)” en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel; ARÍZAGA BOLUMBURU,

Beatriz; BOCHACA, Michel (eds.). *Las sociedades portuarias en la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016, pp. 137-162.

ARIJA DUFOL, Francisco. “Pesca marítima en Cantabria”. *Geographica*, 2 (1978) pp. 115-151.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el cantábrico en la Edad Media”. *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, Nájera 27-30 de julio de 2004*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2005, pp. 17-56.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Gentes de mar en los puertos medievales del Cantábrico” en SOLÓRZANO TELECHEA, J; BOCHACA, M; AGULAR ANDRADE, A. (ed.). *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño Institutos de Estudios Riojanos, 2012, pp. 19-45.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico”. *Universidad de Cantabria: Historia. Instituciones. Documentos*, 35 (2008) pp. 25-45.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “La figura del mercader vizcaíno en la Baja Edad Media” en Congreso de Estudios Históricos, *Vizcaya en la Edad Media: Bilbao*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza. 1986, pp. 319-327.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “La pesca en el País Vasco en la Edad Media”. *Itsas memoria: revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3 (2000) pp. 13-28.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular” en *Las sociedades urbanas en la España Medieval: XXIX Semana de Estudios Medievales. Estella 15 a 19 de julio de 2002*. Pamplona: Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, 2003, pp. 195-242.

BARÓ PAZOS, Juan. “Algunas hipótesis sobre el fuero (perdido) de la villa de Castro Urdiales” en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz (ed.). *Mundos medievales: espacios, sociedades y poder: homenaje al profesor José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre*. Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria, D.L. 2012, pp. 363-374.

BARÓ PAZOS, Juan. “El fuero de San Vicente de la Barquera durante la Edad Media (S. VIII-XIII)” en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel, (ed.). *San Vicente de la*

Barquera 800 años de historia. Santander: PubliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, pp. 35-77.

BARÓ PAZOS, Juan. *Libro de ordenanzas de la villa de Castro Urdiales (1519-1572)*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2006.

BARÓ PAZOS, Juan; SERNA VALLEJO, Margarita. *El fuero de Laredo en el Octavo Centenario de su Concesión*. Santander, 2001.

BIELZA DÍAZ-CANEJA, María Jesús. “El pescado en la dieta de los Cartujos de El Paular en el siglo XVI”. *Archaeofauna: International Journal of archaeozoology*, 5 (1996) pp. 65-77.

CALLEJA PUERTA, Miguel. “Los privilegios fundacionales de las villas marítimas del Cantábrico. Una perspectiva diplomática” en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel (coord.). *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, Nájera 27-30 de julio de 2004*, (2005) pp. 147-164.

CAMPOS GARCÍA, Rafael. *Acondicionado del pescado y marisco*. Málaga: IC Editorial, 2013.

CARRILLO BOUTUREIRA, Francisco José. “La actividad pesquera en la Galicia de los ss. IX-XIII, a través de la diplomática medieval y la toponimia actual”. *Anuario brigantino*, 22 (1999) pp. 105-134.

CARZOLIO, María Inés; PEREYRA, Osvaldo Víctor. “Política Urbana y control de *pestilencias*. La villa de Santander frente a la peste de finales del siglo XVI” en RODRÍGUEZ, Gerardo (dir.); LUJÁN DÍAZ DUCKWEN, María (dir.); JIMÉNEZ ALCÁZAR, Juan Francisco (dir.), *Salud y enfermedad en la Edad Media*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata; Bahía Blanca: Centro de Estudios e Investigaciones de las Culturas Antigua y Medieval del Departamento de Humanidades de la Universidad Nacional del Sur y la Sociedad Española de Estudios Medievales, 2022, pp. 297-340.

CASADO SOTO, José Luis. “Reconstrucción de las reales atarazanas de galeras de Santander”. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Vol. 1. Santander: Manufacturas Jean, S.A. 1978. pp. 57-84.

CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. “Comercio y hombres de negocios castellanos en tiempos de los Reyes Católicos. Técnicas y aprendizaje” en CASADO ALONSO, Hilario; GARCÍA-BAQUERO, Antonio (eds.). *Comercio y hombres de negocios en Castillas y Europa en tiempo de Isabel la Católica*. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2007, pp. 251-277.

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.

CRESPO LÓPEZ, Mario; PORTUGAL GARCÍA, Óscar. *Fiestas y cultura popular en Cantabria. Manifestaciones comunitarias desde la Época Moderna*. Santander: Centro de Estudios Montañeses, 2002.

CUBILLO DE LA PUENTE, Roberto. *El pescado en la Corona de Castilla (Castilla la Vieja y León) Comercialización y consumo durante los siglos XVIII y XIX* [en línea]. Tesis doctoral. España: Universidad de León, 1996. Consultado el 28/03/2025. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=121631>

CUÑAT CISCAR, Virginia M. *Documentación Medieval de la Villa de Laredo (1200-1500)*. Santander, 1998.

DE LA COSA, Juan. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos*. Vol. 1. CASADO SOTO, José (Dir.). Santander: Manufacturas Jean, S.A. 1978.

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.

DÍEZ DE GAMES, Gutierre. *El Victorial*. Rafael Beltrán Llavador (ed.). Salamanca: Ediciones Universidad Salamanca, 1997.

DÍEZ HERRERO, María del Carmen. “La Baja Edad Media” en GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel (dir.). *Historia de Cantabria. Prehistoria, edades Antigua y Media*. Santander: Estvudio, 1985, pp. 477-514.

ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier. “Ostricultura en las marismas de Cantabria. La eclosión de una actividad efímera”. *Monte Buciero*, 12 (2006) pp. 175-224.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. “El desarrollo urbano de Santander desde su fundación hasta el siglo XVI” en SOLÓRZANO, Jesús Ángel (coord.), GONZÁLEZ MORALES, Manuel (coord.), *II Encuentro de Historia de Cantabria: actas del II encuentro celebrado en Santander los días 25 a 29 de noviembre del año 2002*. Vol. 1. Santander: 2005, pp. 277-338.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena. *Santander. Una ciudad medieval*. Santander: Estudio, D.L., 2001.

FERNÁNDEZ LLERA, Víctor. “El fuero de la villa de San Emeterio (Santander)”. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Tomo LXXVI, 1920, pp. 220-242.

FERNÁNDEZ, Sonia; POLLAK, Andrea; VITANCURT, Javier. “Pescado ahumado artesanalmente. Ensayos tecnológicos”. *Instituto de Investigaciones Pesqueras, Facultad de Veterinaria, Probides, Serie: Documentos de Trabajo*, 10 (1995). pp. 1-75.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa María. *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña: Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988

FERREIRA PRIEGUE, Elisa María. “Galicia en la marisma de Castilla. La dinámica de los intercambios mercantiles” en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel (coord.). *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, Nájera 27-30 de julio de 2004*, (2005) pp. 165-186.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa María, et al. *La Pesca en la Edad Media. Monografías de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, 1. Madrid: Sociedad Española de Estudios Medievales: Universidad de Murcia Servicio de Publicaciones, 2009.

FERRER I MALLOL, María Teresa. “Notas sobre patronos y Mercaderes cántabros en el mediterráneo medieval” en ARIZAGA BOLUMBURRU, Beatriz et al. (eds.). *Mundos medievales. Espacio, sociedad y poder*. Santander: Universidad de Cantabria, 2012, Vol. II, pp. 1307-1319.

FLANDRIN, Jean-Louis; MONTANARI, Massimo; SONNENFELD, Albert. *Food: a culinary history from antiquity to the present*. Columbia University Press, 1999.

FLEMING, Peter. “Looking out from the Edge of the world: Bristol, Gascony and Iberia in the later Middle Ages” en SOLÓRZANO TELECHEA, J; BOCHACA, M; AGULAR

ANDRADE, A. (ed.). *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño Institutos de Estudios Riojanos, 2012, pp. 149-166.

FLORES DÍAZ, Manuel. “Vida y muerte en las embarcaciones castellanas entre los siglos XIII y XV. Una aproximación desde fuentes legales y cronísticas”. *Medievalismo: revista de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, 31 (2021) pp. 179-199.

GARCÍA CÁRCAMO, Juan Antonio. “El sector pesquero en la historia del País Vasco: esbozo de los conocimientos actuales y problemas abiertos a la futura investigación historiográfica”. *Itsas memoria: revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1 (1996) pp. 169-214.

GARCÍA, FERNÁNDEZ, Ernesto. “Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascos en la Edad Media” en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz (ed.) SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel (ed.) *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media, Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, 27-30 de julio de 2004*, pp. 257-294.

GARCÍA TOSCANO, José Ramón. *Elaboración de semiconservas, salazones, secados, ahumados y escabeches*. Málaga: IC Editorial, 2013.

GONZÁLEZ ARCE, José Damián. “Análisis comparativo de las cofradías de pescadores de Castilla (siglos XIII-XV)”. *Historia. Instituciones. Documentos*, 38 (2011) pp. 141-217.

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *El reino de Castilla en la época de Alfonso VIII*. Vol. III, doc. 684. Colección diplomática 1191-1217. Madrid, 1960.

HERRERO LICEAGA, Victoriano José. “Transcripción de las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Fuenterrabía (1361-1551)”. *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, 10 (1988) pp. 315-334.

KOWALESKY, Marianne. “The expansion of the South-Western Fisheries in Late Medieval England”. *The economic history review. New series*, Vol. 53, 3 (2000) pp. 429-454.

Leyes de Layrón. Biblioteca Nacional de Madrid, Sección de Manuscritos, 716, Folios 91-94.

LINDEMANN, Mary. *Medicine and society in early modern Europe*. Cambridge: University Press, 2010.

MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo. “Las villas marítimas castellanas: origen y régimen jurídico” en *El Fuero de Laredo en el Octavo Centenario de su concesión*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2001, pp. 45-86.

MARTÍNEZ MAGANTO, Julio. “Las técnicas de pesca en la antigüedad y su implicación económica en el abastecimiento de las industrias de salazón”. *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid (CuPAUAM)*, 19 (1992) pp. 219-244.

MENÉNDEZ PIDAL Y GOYRI, Gonzalo. *La España del siglo XIII: leída en imágenes*. Madrid: Real Academia de la Historia, 1986.

Ministerio de Obras Públicas, Transportes, y Medio Ambiente. *Puertos españoles en la historia*. 1994.

MITRE FERNÁNDEZ, Emilio. *Fantasmas de la sociedad medieval. Enfermedad, peste, muerte*. España: Universidad de Valladolid, 2004.

MOLINA MOLINA, Ángel Luis. “Los viajes por mar en la Edad Media”. *Cuadernos de turismo*, 5 (2000) pp. 113-122.

OJEDA SAN MIGUEL, Ramón. “Cofradía de mareantes, navegantes y pescadores de San Andrés (Castro Urdiales)”. *Cantu Santa Ana*, 2003.

OJEDA SAN MIGUEL, Ramón. “Pescadores de Castro Urdiales: precedentes, mundo medieval, grandes pesquerías atlánticas y ballenas”. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 5 (2006) pp. 653-676.

ORTEGA VALCÁRCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria*. Santander: Banco Santander, Universidad de Cantabria, 1996.

PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio. *Historia de Castro Urdiales. Desde los orígenes hasta la época moderna*. Santander: Artes gráficas Resma, 1988.

PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio. *Historia de la villa de Castro Urdiales*. Excelentísimo Ayuntamiento de Castro Urdiales, 1980.

PSEUDO JUANELO (Anónimo). *Los veintiún libros de los ingenios y de las maquinas*. Vol. 2. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid: Ediciones Turner, 1983.

RIERA MELIS, Antoni. “Las alimentaciones europeas en la Edad Media”. *La alimentación y la nutrición a través de la Historia*, (2018).

RODRIGO ESTEVAN, María Luz. “Fresco, frescal, salado, seco, remojado: abasto y mercado de pescado en Aragón (siglos XII-XV)”. *Alimentar la ciudad en la Edad Media: Nájera, Encuentros Internacionales del Medievo*, (2008) pp. 547-577.

RODRÍGUEZ DE MONTEAGUADO, María Concepción. “Los preliminares de la Guerra de los cien años y el desarrollo mercantil de la marina de Castilla”. *Estudios de historia de España*, Vol. 1, 1 (1988) pp. 71-88.

SAINZ DIAZ, Valentín. *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, 1973.

SANFELIU, Lorenzo. *La Cofradía de San Martín de hijosdalgo navegantes y mareantes de Laredo: (apuntes para su historia)*. Instituto Histórico de Marina, 1944.

SERNA VALLEJO, Margarita. “La jurisdicción marítima de las cofradías de pescadores en el corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa y los conflictos derivados de su existencia”. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 38 (2018) pp. 49-76.

SERNA VALLEJO, Margarita. “La monarquía hispánica en la encrucijada de las dos tradiciones marítimas de origen medieval: la mediterránea y la atlántica”. *Revista de Dret Històric Català*, 18 (2019) pp. 9-33.

SERNA VALLEJO, Margarita. “Una aproximación a las Cofradías de Mareantes del Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa”. *Rudimentos legales: revista de historia del derecho*, 5 (2003) pp. 299-348.

SOLANA SÁINZ, José María. “Las Cuatro Villas de la Costa” en SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *La Edad Media en Cantabria*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, Instituto de Arte “Juan de Herrera”, D.L., 1973. pp. 131-148.

SOLÍNÍS ESTALLO, Miguel Ángel. *La alcabala del Rey, 1474-1504: fiscalidad en el partido de las Cuatro Villas cántabras y las merindades de Campoo y Campos con Palencia*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2003.

SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel; ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “San Vicente de la Barquera en la Edad Media: un puerto de vocación atlántica” en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel, (ed.). *San Vicente de la Barquera 800 años de historia*. Santander: PubliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, pp. 105-180.

SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús; BOCHACA, Michel; AGUIAR ANDRADE, Amélia. *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño: Institutos de Estudios Riojanos, 2012.

SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Integración económica, competencia y jerarquización de los puertos atlánticos del Norte de España (siglos XIII-XV)”. *Anuario de estudios medievales*, Vol. 48, 1 (2018) pp. 213-242.

SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera: un ejemplo temprano de institución para la acción colectiva en la Costa Cantábrica en la Edad Media” en *Ciudades y villas portuarias en la articulación del litoral atlántico en la Edad Media*, AHDE Tomo LXXXI, Ministerio de Ciencia e Innovación, 2011, pp. 1029-1048.

SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. *San Vicente de la Barquera en la Edad Media: una villa en conflicto. Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid, documentación medieval (1241-1500)*. Santander: Gobierno de Cantabria, Asociación Jóvenes Historiadores de Cantabria, 2004.

SUÁREZ ÁLVAREZ, María Jesús. “El “novilísimo gremio” de mareantes de Luarca. Ordenanzas del Novilísimo Gremio de mareantes y navegantes fijosdalgos de la villa y puerto de Luarca”. *Asturiensia medievalia*, 2 (1975) pp. 239-258.

TRUJEDA REVUELTA, María Dolores. “Lenguaje marinero en Suances”. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Vol. 1. Santander: Manufacturas Jean, S.A. 1978. pp. 193-247.

VILLANUEVA, Óscar Lucas. “El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempo de Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz con Laredo”. *Studia histórica. Historia moderna*, 34 (2012) pp. 255-279.

ZOZAYA STABEL-HANSEN, Juan. “Construcción naval e ingeniería portuaria en el mundo antiguo y medieval” en *Puertos españoles en la historia*. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1994, pp. 43-59.