

RAFAEL SÁNCHEZ SAUS, DANIEL RÍOS TOLEDANO
(EDS.), *ENTRE LA TIERRA Y EL MAR. CÁDIZ, FRONTERA
ATLÁNTICA DE CASTILLA EN LA BAJA EDAD MEDIA*,
MADRID, SÍLEX EDICIONES, 2022, 403 PÁGS.
ISBN: 9788419077462.

MARÍA ÁLVAREZ FERNÁNDEZ
Universidad de Oviedo

La obra colectiva editada por Rafael Sánchez Saus y Daniel Ríos Toledano consolida, en el panorama historiográfico nacional, una línea de investigación de largo recorrido dedicada al mundo marítimo, naval y comercial a fines de la Edad Media. Los estudiosos, medievalistas todos ellos de reconocido prestigio y expertos en la temática, presentan ahora, fruto de sus largas experiencias investigadoras, un volumen muy bien coordinado cuyo hilo conductor es siempre el puerto de Cádiz y el papel protagonista de su bahía. Con razón afirman los editores que esta obra “aporta miradas, reflexiones y metodologías que son el fruto de la renovación de la historia marítima en los últimos años”. En efecto, los diferentes trabajos que conforman la monografía abordan, desde diferentes prismas, la historia económica, social y política de Cádiz y de su espacio portuario, los contactos con el Mediterráneo y con Cantábrico, la presencia vasca y catalana en la bahía, el gobierno urbano y la sociedad política o los enfrentamientos generados entre mercaderes, por citar sólo algunas de las ópticas imbricadas en el planteamiento colectivo. Y es que a nadie se le escapa que Cádiz es un observatorio perfecto para ilustrar los comportamientos de las ciudades medievales volcadas al mar.

Una doble óptica traza el hilo conductor de esta monografía: por un lado, situar al lector en el espacio y proporcionarle las coordenadas económicas, políticas y sociales necesarias para comprender la integración de su puerto en los circuitos comerciales y en las redes marítimas del Atlántico y del Mediterráneo; por otro, valorar el peso que estos contactos marítimos tuvieron en la consolidación del núcleo urbano entre los siglos XIII y XVI. No se busca un cambio de paradigma con esta publicación, sino que se trata de enriquecer el estado de conocimientos sobre el Cádiz medieval y poner a disposición del lector nuevas fuentes documentales que maticen o sugieran nuevos interrogantes.

Por mares de plata salada. Los reinos ibéricos entre el Mediterráneo y el Atlántico en la Edad Media es una meritoria labor de síntesis que firman J.A Solórzano Telechea e I. Conde Mendoza y que permite contextualizar el particular caso gaditano en el conjunto de la historia ibérica marítima mediante un pormenorizado análisis del complejo

nudo de estructuras que conforman la red portuaria peninsular y que sirvió de soporte físico a las rutas de navegación entretejidas entre el Mediterráneo y el Atlántico. Esta perspectiva transnacional es la que permite encajar a Cádiz en la encrucijada marítima bajomedieval que tan bien diseñan los autores de este primer capítulo quienes, además, en un esfuerzo ímprobo por trazar aproximaciones comparativas desde los estudios de caso que proponen, dibujan el sistema portuario ibérico y delimitan las líneas fundamentales del comercio, a distintos niveles, articulado desde aquellos enclaves marítimos.

Con el rigor metodológico que define todas sus investigaciones, R. González Arévalo propone ahora un agudo marco conceptual relativo a *Cádiz, frontera atlántica de las repúblicas italianas (siglos XIII-XV)* desde la perspectiva múltiple del comercio, la navegación y el enfrentamiento donde analiza en profundidad el papel de la ciudad en el comercio y la navegación genovesas, cuestionando la imagen de puerto abandonado y excluido de las redes internacionales y enfatizando su trascendencia en la consolidación de la ruta impulsada por los genoveses desde 1275, a pesar de que Sevilla se impusiera como la gran plaza mercantil y financiera de Andalucía. Los genoveses no fueron los únicos actores que activaron la vida portuaria gaditana: venecianos, florentinos y milaneses completaron un nutrido elenco de naves que, a medida que nos adentramos en el siglo XV, conocemos mejor gracias a excepcionales testimonios documentales procedentes de los archivos europeos que el autor conoce a la perfección. Cádiz se configura así, a fines de la Edad Media, no sólo como una de las escalas más importante del sur ibérico, sino también como centro de operaciones de las principales compañías comerciales italianas, siendo fácil comprender la existencia de sendos consulados, uno genovés y otro veneciano.

Si González Arévalo presta atención a las relaciones entre Cádiz y las naciones italianas, A. Ortega Villoslada traza el puente con Mallorca para las décadas centrales del siglo XIII (1262-1348) concluyendo que la consolidación de la estructura portuaria gaditana, en las primeras décadas del siglo XIV, fue clave para el comercio tejido entre la ciudad y Mallorca, uno de los puntos prioritarios del itinerario hacia el Atlántico y olvidado tradicionalmente por la historiografía. Los testimonios de los archivos genoveses le permiten reconstruir esas conexiones directas entre Mallorca y Cádiz para los primeros años del siglo XIV y esa temprana intensidad con la que Mallorca se insertó en los itinerarios a Sevilla-Cádiz, ilustradas con interesantísimos contratos ligures para el flete de cocas cargadas de mercancías. A pesar de que la guerra del Estrecho dificultó las navegaciones mallorquinas en el decenio 1320-1330, los intercambios mercantiles continuaron, convirtiendo a Cádiz en «el principal centro logístico de los mallorquines en sus navegaciones, tanto de altura como de cabotaje», llevando paños flamencos de calidad y regresando con trigo y otras mercancías. La presencia insular en Cádiz aumentará significativamente según avanza el siglo XIV, con especial intensidad en 1340, año muy prolijo en información documental debido al intenso intercambio mercante entre las Baleares y el Estrecho y los numerosos ejemplos que ilustran estas habituales navegaciones mallorquinas por la costa atlántica europea y norteafricana permiten comprobar el alto grado de integración de los mercaderes baleares en la desembocadura

del Guadalquivir, de manera paralela e incluso colaborando con los genoveses, para quienes Mallorca era también una escala importante en sus trayectos.

D. Igual Luis se aproxima con éxito a *Las relaciones comerciales entre la corona de Aragón y Cádiz durante los siglos XIV y XV* abordando la cuestión desde un prisma más general, el de las conexiones económicas entre el Mediterráneo y el Atlántico, que le exige un examen cualitativo profundo de la historiografía específica relativa a esta temática. Sólo así, dominando la producción historiográfica sobre la materia, es posible trazar, como hace Igual Luis, aproximaciones generales y planteamientos comparativos, considerando “el peso histórico de cada mar en cada territorio y su influencia” y remarcando la integración entre ambos mares. Considero excepcionales las primeras páginas donde se justifica historiográficamente el planteamiento antes de elegir, como observatorio privilegiado de análisis, las relaciones comerciales entre Cádiz y Aragón, marcando la apertura del estrecho de Gibraltar, en el siglo XIII, un gozne cronológico significativo. La clave, en opinión del experto, reside en considerar la periodización o evolución cronológica de los contactos, en hacer un buen diagnóstico de los tráficós comerciales y en identificar los espacios económicos costeros aragoneses (Cataluña, Mallorca, Valencia) y andaluces (Cádiz, Sevilla). Respecto a estos últimos, Igual Luis aplica sus observaciones desde la dualidad Sevilla-Cádiz, entendiéndolo por este último no sólo el puerto gaditano, sino todos aquellos emplazamientos que acabaron formando el “complejo portuario de la Baja Andalucía”, esto es Sanlúcar, Jerez —con su puerto en el Guadalete— y Puerto de Santa María. Las fuentes documentales puestas a disposición de este certero enfoque permiten confirmar, aún con interesantes matices, la consideración de una distinción de roles en el escenario andaluz, entre una Sevilla más financiera y un Cádiz más mercantil, un puerto de tránsito canalizador en los trayectos intermarítimos cuyo complejo sistema portuario estaba normalmente al servicio de la primera. Y no descuida este trabajo otro aspecto en nada menor: el componente humano y socio-profesional de los vínculos entretejidos al compás de los intercambios, subrayando el intenso movimiento de negocios y personas y el carácter colectivo de muchas circulaciones mercantiles, fuente de intensas colaboraciones, pero, también, origen de conflicto y competitividad.

Por su parte, I. Armenteros Martínez dedica su documentada aportación a *La presencia catalana en Cádiz y su bahía a finales de la Edad Media (c. 1490-1508)* y nos presenta a unos hombres de negocio que encontraron en las autoridades de Barcelona a su aliado perfecto y que, pese a su modestia numérica, frecuentaron la bahía de Cádiz realizando fuertes inversiones comercializando productos tradicionales (pescado salado, cueros), azúcar canario y madeirense y esclavos africanos. Nuevos espacios para nuevos negocios, como los protagonizados por la compañía de los Susán-Martínez, que movió un volumen considerable de capitales entre la bahía de Cádiz y Barcelona, o los de los Font, que incrementaron sus actividades comerciales en el Atlántico consolidando posiciones en Madeira, Canarias y la bahía traficando con cereales, azúcar, atún y esclavos.

Construyendo redes. Los vascos en la frontera atlántica castellana a fines de la Edad Media: Andalucía y Canarias es el planteamiento propuesto por A.M. Rivera Medina

y R.J. González Zalacaín donde se analizan las interacciones marítimas de los navegantes y comerciantes vascos, una comunidad especialmente activa en las localidades portuarias de la fachada atlántica. Cómo se implantaron en la Andalucía atlántica y cómo proyectaron sus intereses hacia el archipiélago canario son los nudos centrales del planteamiento, aspectos ambos que les permiten ahondar, ya en una segunda parte, en el funcionamiento de las redes comerciales y marítimas vascas en el Atlántico y en el perfil social de aquellos que participaron activamente en la vida comercial y marítima andaluza y canaria. En este sentido, se puede concluir que la presencia vasca obedeció a factores endógenos de sus sociedades de origen —crecimiento demográfico, dificultad en la transmisión de la tierra— y que la mayoría de los perfiles obedecen a gentes del mar —transportistas, comerciantes— muchos de ellos integrantes en redes comerciales amplias que conectaban el Mediterráneo con el Atlántico buscando el intercambio de hierro por otros productos inexistentes en la tierra. El planteamiento desde el cual se analiza la presencia vasca en aguas fronterizas resulta muy novedosa y tiene que ver con la posibilidad de detectar cohesión social en las sociedades de frontera, lo que lleva a preguntarse no sólo por las motivaciones de los desplazamientos de estos “hombres del mar” sino también por las relaciones que continuaron mantenidas con sus lugares de origen.

J. M. Bello León traza los perfiles de los marinos vascos “afincados” en Cádiz desde la óptica de la violencia ejercida en mares y puertos atlánticos y lo hace mediante los testimonios documentales conservados de escándalos protagonizados por mercaderes y transportistas guipuzcoanos, vizcaínos y alaveses. No es la primera vez que Bello León afronta esta temática pues, como bien puede verse en la bibliografía referenciada, parte de su inquietud investigadora le ha llevado a estudiar la violencia y criminalidad experimentada por las sociedades marítimas y portuarias a fines del Medievo. Algunos de los sucesos ocurridos en Cádiz en 1508 y protagonizados por vascos, que han dejado huella documental en sendos expedientes instruidos a iniciativa del corregidor de Cádiz, Fernando Obregón, sirven ahora para ilustrar las violentas situaciones de enfrentamiento, a veces extremas, protagonizadas por las comunidades vascas arraigadas en el entorno de la bahía. La detallada información de las pesquisas encargadas a tal efecto así como las declaraciones de los testigos y la semblanza social de los protagonistas que acompañan al relato resultan del máximo interés.

El nacimiento de una nueva sociedad política en Puerto Real es la temática abordada por E. J. Ruiz Pilares y J.E. Jiménez López de Eguileta. El nacimiento y la formación de sus instituciones municipales, la creación y adaptación de los oficios concejiles a las necesidades de la villa y los mecanismos de control ejercidos por la ciudad de Jerez para mantener bajo su dominio a Puerto Real son las líneas argumentativas de este pertinente análisis sobre esta nueva realidad urbana, entendida como un “perfecto escenario para la creación de una nueva sociedad local y el establecimiento de las ya para entonces tradicionales instituciones concejiles”. Y en esta reconstrucción de la vida local urbana involucran, además, como agentes de la sociedad política, a las principales facciones familiares centradas en obtener el control del gobierno urbano. La institución notarial

es la elegida como ejemplo de patrimonialización de un oficio que comenzó siendo de nombramiento real, pasando después a depender de la ciudad de Jerez de la Frontera hasta su total emancipación de esta última.

R. Sánchez Saus nos regala, en esta monografía, una bella imagen de la ciudad a mediados del siglo XV que lleva por título *Cádiz, 1466: realidades y expectativas que incitaron la señorialización* donde se subraya el papel de los Ponce de León —más concretamente, de Rodrigo, marqués y duque de Cádiz— en el éxito urbano gaditano. En claro contraste con el valor económico y estratégico de su posición geográfica, el concejo urbano de realengo daba muestras de debilidad mediado el siglo XV y el contexto político —la guerra civil castellana de 1466— tampoco ayudó demasiado. Una raquíta estructura de poder y un alfoz mínimo —en extensión y en productividad— empujaron a “una degradación institucional y urbana” que explica, quizás también en parte, que el puerto de Cádiz, mejor para la navegación que sus cercanos concurrentes, quedase reducido a un segundo plano frente a la mejor gestión de las villas aledañas: Puerto de Santa María —que controlaba el negocio pesquero y salinero—, Sanlúcar de Barrameda o Jerez fueron una dura competencia para Cádiz. La entrada en escena de una casa señorial dispuesta a apostar, a largo plazo, por nuevas formas de riqueza y por el aprovechamiento mercantil y fiscal de circuitos económicos prometedores fue un verdadero revulsivo para la ciudad, además de una vía de lucro para la casa familiar de los Ponce de León, que acabaron por conseguir el almojarifazgo de Cádiz en 1467. Sánchez Saus demuestra con este acertado enfoque cómo los Ponce de León y la ciudad de Cádiz se beneficiaron mutuamente.

El estudio del pleito que originó el primer dibujo conservado de la ciudad, de 1512-1513, es la propuesta de D. Ríos Toledano y A. de la Cruz Sastre. La bella representación iconográfica de la ciudad, de sobra conocida y considerada casi siempre desde el punto de vista del urbanismo y el espacio urbano, es ahora analizada desde otra óptica diferente, acaso más sugerente y original: su inclusión en el pleito iniciado en aquellos años por la apertura de un postigo que daba acceso a la muralla urbana y causaba serios perjuicios a los vecinos y moradores del arrabal de Santa María, fundamentalmente a sus mercaderes, a quienes el concejo urbano quiso proteger. Un minucioso proceso que aporta información relativa no sólo a la trama urbana y a la evolución urbanística del recinto amurallado, sino también a los grupos sociales implicados en el conflicto, la gobernanza urbana o la justicia. La decisión concejil de cerrar el postigo en cuestión no viene sino a confirmar, en opinión de los expertos, la necesidad del regimiento de proteger y defender a sus comerciantes.

La bahía de Cádiz a finales del siglo XV: una propuesta desde la historia ambiental es el título del planteamiento que firma E. Martín Gutiérrez, donde el objetivo central es analizar el aprovechamiento de los recursos naturales en clave ambiental. Los conflictos generados en torno a este aprovechamiento, así como los procesos de “agrarización” y la actividad antrópica sobre el paisaje gaditano, exigen nuevos interrogantes en torno a la gobernanza, la conectividad entre las localidades de la bahía gaditana, la protección de los estuarios, los cambios producidos en los paisajes por el viñedo y los procesos

roturadores, el aprovechamiento de canteras, la conversión del ecosistema marismeño en otro salinero o la definición de los paisajes costeros en torno a pesquerías, almadras y corrales de pesca. Esta preciosa y ambiciosa aproximación sugiere la necesidad, como el propio autor indica, de nuevas propuestas interpretativas en la línea de la suya, capaces de dar respuesta, por ejemplo, a algunos interrogantes que quedan aún por resolver, como el papel que la demanda de agua y el aumento demográfico, constatados para el último cuarto del siglo XV, jugaron en la modificación del paisaje gaditano e interfirieron en el gobierno urbano.

Siempre estimulantes son las aproximaciones a las fuentes documentales archivísticas y, en este caso, es F. Morand quien cierra la monografía con sus reflexiones sobre *Cádiz a comienzos de la Modernidad: una inmersión archivística para buzos, rastreadores e investigadores*. De la mano del especialista, nos adentramos así en “la difícil tarea” de analizar la documentación notarial conservada y sus protocolos notariales. Las fuentes seleccionadas y los ejemplos elegidos le permiten revelar una imagen de la ciudad de Cádiz “en movimiento” que, más allá de su reducido número de habitantes, bien podría ser considerada una pequeña metrópoli y uno de los polos de desarrollo más notable de la Europa de la época. Puede afirmarse que, a pesar de la innegable pérdida documental, la información conservada para el siglo XVI, incluido “el lenguaje de los mapas”, es más que suficiente para reconstruir acontecimientos, enlazarlos entre sí y plantear nuevas hipótesis: protocolos sobre pilotos, relaciones de Cádiz con el Magreb, el mundo del artesanado generado en torno al puerto, el negocio de la vid, las almadras y un largo etcétera.

Sólo la honestidad investigadora de quienes firman esta obra colectiva consigue un resultado sólido, coherente y equilibrado como el que vemos en *Entre la tierra y el mar. Cádiz, frontera atlántica de Castilla en la Baja Edad Media*. Una obra rigurosamente documentada y de agradable lectura, que no sólo aporta información, sino que despierta el interés y aventura nuevas perspectivas de trabajo para un tema, el de las conexiones marítimas y la gobernanza en la Europa medieval, que sigue siendo de máxima actualidad.