

PELIGROS MARÍTIMOS DE MARINEROS DEL NORTE DE LA CORONA DE CASTILLA A FINALES DE LA EDAD MEDIA*

*Maritime Dangers Faced by the Seamen of the North
of the Crown of Castile in the Later Middle Ages*

Javier AÑIBARRO RODRÍGUEZ**
Universidad de Cantabria

RESUMEN: Este estudio se centra en los peligros a los que tuvieron que enfrentarse los marineros del Norte de Castilla, en especial, de San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales, cuatro villas portuarias que durante la Baja Edad Media fueron conocidas como “Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar de Castilla Vieja”. Sin embargo, el trabajo también se hace extensivo a otras partes del golfo de Vizcaya. El marco geográfico utilizado en este artículo se centra en el Atlántico, aunque también hemos prestado atención al Mediterráneo occidental. Hemos recurrido tanto a documentación publicada como inédita, y la naturaleza de las fuentes es variada: compilaciones legislativas, literatura de la época, documentos judiciales (pleitos), imágenes, etc. Nuestro estudio concluye que las condiciones de trabajo de los marineros y comerciantes fueron muy duras, tanto que frecuentemente lo pagaban con sus vidas. Pese al alto coste, las actividades comerciales y pesqueras siguieron practicándose puesto que fueron vitales para el sostenimiento de aquellas villas.

PALABRAS CLAVE: Castilla. Atlántico. Navegación. Mar. Peligro.

* Fecha de recepción del artículo: 2015-03-27. Comunicación de evaluación al autor: 2015-6-30. Versión definitiva: 2015-07-27. Fecha de publicación: 2016-04-20.

** Doctor en Historia Medieval. Profesor Ayudante Doctor. Departamento de Ciencias Históricas, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Cantabria. Edificio Interfacultativo, Avda. de los Castros s/n, 39005 Santander. Cantabria España. C. e.: anibarroj@unican.es.

Este trabajo se realiza al amparo del proyecto de investigación “Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media” (Ref. HAR2012-31801).

ABSTRACT: This study is concerned with the dangers faced by the seamen of northern Castile of the coasts of San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo and Castro Urdiales –four port towns known in the late Middle Ages as ‘Cuatro Villas de la Costa de la Mar de Castilla Vieja’ [Four Towns of the Sea Coast of the Old Castile]– with other parts of the Bay of Biscay also falling under its scope. The geographical framework used focuses on the Atlantic, although attention has also been paid to the Western Mediterranean. The essay draws on both published and unpublished documents of varied nature: legislative compilations, literature of the time, court papers (lawsuits), images, etc. Our study concludes that the working conditions of seamen and tradesmen were very hard, and they frequently paid with their lives. Despite such high cost, trading and fishing continued, since they were vital for the maintenance of those towns.

KEYWORDS: Castile. Atlantic Ocean. Sailing. Sea. Danger.

SUMARIO: 0. Introducción. 1. El tiempo atmosférico. 2. Los asaltos y robos. 3. Otros peligros en las travesías. 4. El peligro del mar, una realidad cotidiana en tierra. 5. Conclusiones.

0. INTRODUCCIÓN

El estudio de la navegación en el mar Cantábrico ha generado una prolífica bibliografía, tanto en lo referente a cuestiones técnicas como en lo que atañe al modo de vida de las gentes que vivían del mar¹. El estudio que presentamos tiene como

¹ Sobre el comercio marítimo y la navegación en general destacan los trabajos de FERREIRA PRIEGUE, E., *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988; FERRER I MALLOL, E., «Mercaderes gallegos de la Edad Media. Una aproximación pendiente», *Semata. Ciências Sociais e Humanidades*, 2000, Vol. 12, pp. 19-34; AZNAR VALLEJO, E., «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV» en GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y MONTES ROMERO-CAMACHO, I. (publ.), *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIV-XV*, Cádiz, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, pp. 323-340; ORTEGA VILLOSLADA, A., *El reino de Mallorca y el mundo atlántico (1230-1349)*, La Coruña, Coedición, 2008; BOCHACA, M. y TRANCHANT, M., «Du golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime: le déplacement par mer des hommes et des marchandises à la fin du XV^e siècle», en CURVEILLER, S. y BUCHARD, L. (publ.), *Se déplacer du Moyen Âge à nos jours*, Calais, 2009; FERRER I MALLOL, M^a T., «Notas sobre patronos y mercaderes cántabros en el Mediterráneo Medieval», en ARÍZAGA BOLUMBURU, B. et al. (eds.), *Mundos medievales*, Vol. II. Santander Fundación Marcelino Botín, 2012, pp. 1307-1319; BOCHACA M., «Sea Travel at the End of the Middle Ages Based on the Account of the Embassy to Spain and Portugal Given by Roger Machado (1489)», *The Mariner's Mirror*, 2012, vol. 98, nº 4, pp. 436-447; SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. y ANDRADE AGUIAR, A. (eds.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2012. El tema de la violencia en el mar ha sido uno de los más trabajados en las últimas décadas, encontramos imprescindibles FERRER I MALLOL, M. T., «Els corsaris castellans», *Anuario de Estudios Medievales*, 1968, nº 5, pp. 265-338; FERRER I MALLOL, M^a T., «Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval: las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)», *Istas Memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 1998, nº 2, pp. 509-524; FERRER I MALLOL M. T., «Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo Medieval», *Anuario de Estudios Medievales*, 2000, nº 40; AUGERON, M. y TRANCHANT M. (dirs.), *La violence et la Mer dans l'espace atlantique (XII^e - XIX^e siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004; FERRER I MALLOL, M^a T., «Corso y piratería entre el Mediterráneo y Atlántico en la Baja

protagonistas a los marineros castellanos del norte peninsular que practicaron la pesca, el comercio y la guerra. El marco geográfico en el que se desarrollaron los profesionales del mar castellanos durante la Baja Edad Media fue amplio: comprendía el norte desde Flandes a las Islas Británicas; se extendía por el sur y el oeste hasta la Berbería atlántica, y por el este englobaba el Mar Mediterráneo hasta Italia. Estos fueron, por tanto los escenarios donde se desarrollaron los episodios que presentamos en nuestro trabajo.

El mar también escondía peligros mortales a los que debían enfrentarse quienes se atrevían a vivir de él. Por un lado, nuestro estudio se centra en identificar esos peligros; por otro, analizamos cómo los marineros hicieron frente a las adversidades surgidas del mar. En este trabajo analizaremos la naturaleza de los ataques a naves en el mar; la importancia de los fenómenos atmosféricos y cómo eran percibidos; contingencias inesperadas como el fuego en los navíos o la aparición de enfermedades; y por último, actuaciones de la tripulación que ponían en peligro la misión. Los testimonios hallados en pleitos, leyes, e incluso la literatura revelan que los marineros del norte de Castilla fueron testigos excepcionales de las catástrofes en el mar. Su testimonio resulta muy útil y provechoso para el historiador que desea estudiar estos elementos claves en la vida cotidiana en alta mar durante la Baja Edad Media.

1. EL TIEMPO ATMOSFÉRICO

De todos los fenómenos relacionados con el peligro en el mar, tal vez los más temidos fueron los meteorológicos, por imprevistos e inevitables. En una sociedad marcada por la religión y en la que la ciencia aún se percibía por gran parte de la población como una suerte de metafísica, los fenómenos atmosféricos despertaban temor y cautela. Por ejemplo, si atendemos a lo que nos narra Gutierre Díaz de Games en su obra *El Victorial*, entenderemos los miedos que despertaba la niebla en la tripulación del navío de Pero Niño, con Pedro Sánchez de Laredo como su segundo al mando, mientras se adentraban en aguas del Mediterráneo.

Conteçió allí una maravilla a los que tal non avían visto. Viniendo las galeas remando, costeano la tierra, la mar calma, podría aver fasta Málaga quanto dos millas, e mediado el mes de mayo, el çielo muy claro, el sol a

Edad Media», en GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y MONTES ROMERO-CAMACHO, I. (publ.), *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIV-XV*, Cádiz, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, pp. 255-322; AZNAR VALLEJO, E., «La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media», *En la España Medieval*, 2009, nº 32, pp. 167-192; AZNAR VALLEJO, E. «El mar: fuente de conflictos y exigencia de paz», *Edad Media: revista de historia*, 2010, nº 11, pp. 63-89. Sobre la actividad pesquera, es necesario destacar ARÍZAGA BOLUMBURU, B., «La pesca en el País Vasco en la Edad Media», *Itsas Memoria*, 2000, nº 3, pp. 3-28; AZNAR VALLEJO, E. «Marinos y pescadores», *Medievalismo: Boletín de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, 2004, nº 13-14, pp. 229-240; ARÍZAGA BOLUMBURU, B., SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005; ARÍZAGA BOLUMBURU, B. y BOCHACA, M., «El mar, espacio de sociabilidad de las cofradías pesqueras medievales», en ARÍZAGA BOLUMBURU, B. et al. (eds.) *Mundos medievales*, Vol. II., Santander Fundación Marcelino Botín, 2012, pp. 1015-1028.

*sudeste, levantóse a desora una niebla muy escura, que venía de contra la çivdad, e vino sobre las galeas, en manera que los de la una galea non veýan a los de la otra, aunque estavan bien çerca*².

La súbita aparición de la niebla gris y espesa sorprendió a Gutierre Díaz de Games, quien recogió este episodio como digno de ser contado. Lo sorprendente en este caso es la explicación que daban a este fenómeno algunos marineros que ya lo habían presenciado otras ocasiones; creían que la niebla súbita era inducida por *hechiceros moros* cuyo fin era negar la visibilidad a la tripulación y provocar de ese modo que los barcos chocaran entre sí o encallaran en los arrecifes cercanos³. En realidad se trata de un fenómeno conocido en la zona provocado por un frente de aire caliente proveniente del interior que, al precipitarse sobre las aguas frías del mar, forman la condensación en forma de niebla muy espesa. Es un fenómeno pasajero que crea bancos de niebla de forma intermitente, tal como apreciaban los propios marineros de Pero Niño.

Sea como fuere, la niebla era un gran peligro para quienes surcaban el mar, en especial si se trataba de un empresa con varios navíos. No sólo podía provocar choques fatales entre las embarcaciones, también impedía a los pilotos conocer el rumbo que estaban tomando al carecer de referencias visibles con las que orientarse. Por ello atravesar un banco de niebla no era sencillo; debía hacerse con sumo cuidado si se quería evitar un accidente. En el caso descrito por Gutierre Diez de Games en *El Victorial* la tripulación conocía ese fenómeno; sabían que la niebla desaparecería al poco tiempo, como así fue. Para protegerse de cualquier daño la tripulación de Pero Niño siguió un protocolo. En primer lugar, se dice que los marineros fueron “desatados” para que, en caso de encallar, pudieran salvar sus vidas y no hundirse con el navío. Al mismo tiempo, los remeros cesaban de bogar para evitar un choque de palas o encallar. En segundo lugar, se ordenó a la tripulación que rezase; si los rezos se realizaban en voz alta también podían alertar a los barcos cercanos de su presencia, haciendo las veces de “bocina de niebla” y evitar choques con otras naves. Además, los rezos mantenían a la tripulación ocupada y tranquila, al mismo tiempo que les servía de consuelo espiritual en una circunstancia dramática. En este sentido cabe recordar que parte de la tripulación atribuía un origen sobrenatural a la niebla, y por ello era lógico que los hombres medievales se acogieran a la divina providencia, pues solamente su intervención podía disolver lo creado con magia y hechizos.

² DÍAZ DE GAMES, G., *El Victorial*, BELTRÁN LLAVADOR R. (ed.), Salamanca, Ediciones Universidad Salamanca 1997, p. 381.

³ *Ibid.*: ...*E algunos marineros que avían visto tal ya otras vezes dixeron que los moros heran fechiçeros de aquellas tales cosas, e que ellos lo farían a fin si pudiesen fazer perder las galeas. E que desatasen los marineros, por si tocasen en alguna roca; mas que fiziesen todos la señal de la cruz e didixesen oraciones a Dios que los librase de aquella maldad. E que non duraría, e que ayña desfecho. E así fue, que luego súbitamente fue desfecho e tornada en nada, e pareció el tiempo claro, e cobraron remos. E luego vino otra niebla como la primera, e fizieron oraciones e, como ante, fue quitada luego. Podría durar aquella maldad cada vez media hora.*

Otro fenómeno atmosférico que los marineros castellanos temían con sobradas razones fueron las tormentas. A finales del siglo XIV y comienzos del XV las tormentas en el Atlántico fueron frecuentes y de gran intensidad; coincide con el inicio del periodo denominado “Pequeña Edad de Hielo” y en él se registran numerosos testimonios de catástrofes relacionadas con tormentas. En especial destaca la de enero de 1362 que se sucedió en el Canal de la Mancha y afectó a Francia, Inglaterra y los Países Bajos y cuya intensidad se ha comparado con fuerzas huracanadas⁴.

Este escenario resultaba la antítesis de la niebla: si en ésta era necesario que la tripulación demostrara sosiego y la paciencia, durante las tormentas imperaba actuar rápida y decididamente. Un golpe de viento súbito o un abrupto embate del oleaje sobre la nave obligaban al piloto a adaptarse continuamente a una situación caótica, y por ello los hombres en cubierta debían mostrar una gran capacidad de trabajar eficazmente bajo presión. Las prioridades para el responsable de la nave debían de estar muy claras, pues en ocasiones debía decidir al mismo tiempo qué era preferible arriesgar; la vida de sus hombres, la carga, o la nave. En este sentido la experiencia de los marineros y la confianza mutua eran las dos cualidades más importantes para sobrevivir.

También era necesario que el capitán o maestre del navío se mostraran en calma ante su tripulación y transmitirles de ese modo la sensación de que todo estaba bajo su control. Según Gutierre Díaz de Games la costumbre era que el capitán dirigiera a sus hombres desde el escandelar, una cabina cerrada donde se custodiaban instrumentos de navegación de precisión, como la brújula. Sin embargo, ésta no es la imagen deseable; cuando el cronista habla de la actitud de Pero Niño en mitad de una tormenta desatada en el Mediterráneo, asegura que su superior se negó a encerrarse en la cabina, y que fanfarroneaba ante el peligro delante de sus hombres:

El capitán nunca consintió que lo çerrasen a él [en el escandelar], aunque es costunbre, por quanto la su çentina es en el comienço de la galea, por donde entran las olas; antes salía a mirar e dezir a los marineros que se maravillava de qué avían temor, que tan grandes olas fazía un río quando faze buen viento⁵.

Es decir, el paradigma de capitán durante una tormenta es el de aquel que acompaña a sus hombres en situaciones críticas, y se expone junto con ellos a los mismos peligros.

En caso de sospechar que se acercaba o formaba una tormenta lo más prudente era buscar un puerto o cala en tierra donde refugiarse. Sin embargo ello no siempre era posible, en especial si se estaba discurriendo por aguas hostiles. En caso de no poder recalar, era mejor alejar la nave de la costa con el fin de minimizar riesgos como ser empujados hacia acantilados o zonas de arrecifes cercanas. Así hizo la tripulación de Pero Niño cuando ante la tormenta que se avecinaba, los remeros

⁴ FRAGAN B., *The Little Ice Age. How climate made History 1300-1850*, New York, Basic Books, 2000, pp. 65-66.

⁵ DÍAZ DE GAMES, G., *El Victorial...*, p. 394.

comenzaron a dar *remos de luengo*, es decir, paladas largas e intensas⁶. Una vez se habían alejado lo suficiente, alzaban los artimones (palos situados en la popa) y calaban o aseguraban los timones de caja (timones laterales situados normalmente a estribor y cerca de la popa) con el objetivo de que no se soltasen y dejaran al navío sin dirección. Los pilotos que pasaban a gobernar la nave eran seleccionados entre los más fuertes, pues debían aguantar las fuertes sacudidas que impactaban en la parte inferior del timón.

Si la tormenta no amainaba, se recogían las velas al máximo, incluso se ataban en lo alto haciendo *braguerotes*, es decir, utilizando una cuerda o braga que las asegurara para que ninguna ráfaga de viento las desplegara por accidente. También se ordenaba a la mayor parte de la tripulación que se refugiara bajo cubierta, donde debían apuntalar tablas, cerrar fisuras, achicar agua, y asegurar la carga, pues cualquier barril o fardo no sujeto adecuadamente podía provocar graves daños en las personas y el casco de la nave. Gutierre Díaz de Games nos describe esta situación con una fuerte carga dramática, tanto que la propia tripulación, consciente de que sus vidas se hallaban en peligro, prometía hacer peregrinaciones y votos en honor a Dios y la Virgen de Guadalupe si salía con vida:

Ansí corrieron toda la noche las galeas a orça. Con la fuerça, de las grandes olas, fazía abrir la galea, e fazía mucha agua, tanta que non se davan vagar los proeles a esgotar toda la noche. E fazía grand escurana e llovía: por esto heran los marineros en mayor trabajo. E toda la gente fazían oraciones e votos a Dios e a los santos que los librase, e hecharon romería para Santa María de Guadalupe⁷.

La tormenta a la que se refería Gutierre Díaz de Games en ese pasaje tuvo lugar en el mar Mediterráneo. Existen algunas noticias sobre temporales de mar en Barcelona desde mediados del siglo XIV, y estudios recientes indican que en la época de Pero Niño la climatología del Mediterráneo era relativamente apacible, si la comparamos con el final del siglo XVI⁸. Aún con todo, el navegante castellano visitó otros escenarios igual o más peligrosos; en otra tormenta que Pero Niño y sus hombres sufrieron entre Saint-Malo e Inglaterra los vientos y el oleaje alcanzaron dimensiones épicas, según se desprende de las palabras del cronista: *arrezio el viento*

⁶ Ibid., pp. 393-394: *E como las galeas fueron desabraçadas de la tierra, fallaron que fazía en la mar grand tormenta, tanta que las galeas se veían en grand priesa e los marineros quisieran tornar a la tierra. Mas el capitán les dixo que curasen de poner el mejor remedio que pudiesen, que en la tornada no fablesen. Los marineros encomendáronse a Dios, e dieron remos de luengo; e guindaron los artimones, e calaron timones de caxa, e alçaron velas, e pusieron a los timones fuertes hombres que los governasen e fuesen sabidores dellos.*

⁷ Ibid., p. 394.

⁸ BARRIENDOS, M.; MARTÍN-VIDE, J., «Los riesgos meteorológicos en Barcelona a través de los registros históricos (ss. XIV-XIX). Primeros resultados sobre su comportamiento climático plurisecular», en MARTÍN-VIDE, J., (ed.) *Avances en climatología histórica en España*, Barcelona, Oikos-Tau, 1997, pp. 23-46, p. 35.

*tan fuerte e tan bravo, e levantó la mar tanto, que enbestían las olas por proa fasta media galea, e fizo girar las galeas por fuerça. Venían las olas tan altas como sierras, la mar cavada*⁹. En esas situaciones la nave se hacía prácticamente ingobernable, y quedaba completamente a merced de los elementos: la madera del casco de la nave de Pero Niño comenzó a crujir y las olas entraban por la popa, con el peligro subsiguiente de arrastrar hombres, jarcia y otros materiales por la cubierta y tirarlos por la borda; de hecho una de esas olas arrancó el cópano, la nave auxiliar pequeña y de poco calado que empleaban para ayudar en la carga y descarga, que terminó en el mar¹⁰.

Ante este tipo de circunstancias la experiencia y el buen tino del responsable de la nave era crucial, pues de sus decisiones dependía el éxito o fracaso de la aventura y no sólo eso; también las vidas de la tripulación. Era función del maestre valorar la situación geográfica y las características meteorológicas de la tormenta: aligerar el peso de la embarcación lanzando mercancía por la borda repercutía en una mayor maniobrabilidad, es decir, el piloto podía esquivar mejor obstáculos como arrecifes o evitar que la nave fuera empujada por el viento hacia los acantilados de las costas. Sin embargo el maestre también sabía que la falta de peso repercutía negativamente en la estabilidad de la nave, y que ésta podía volcar fácilmente si la tormenta era intensa y no disponía del suficiente lastre.

La decisión de lanzar o no por la borda la carga del navío repercutía en los beneficios o pérdidas de toda la empresa: desde el propietario de la carga, al dueño de la embarcación, pasando por las vidas de la tripulación. Sin embargo la excusa de lanzar la carga por la borda en caso de tormenta podía esconder un tipo de fraude: el de los naufragios forzados en los que los marineros arriesgaban las naves para arrojar la mercancía que se quedarían sus cómplices en tierra y que en las *Las Partidas* se castigaban con la pena de muerte¹¹.

Para evitar este tipo de abusos, tanto en *Las Partidas*, como en las leyes de Olerón y en la normativa del Consulado del Mar, se otorgaba al maestre de las naves la capacidad de decisión en estas situaciones críticas, pero haciéndole responsable de sus decisiones. El objetivo era que el maestre fuera consciente de sus acciones, y que se hiciera cargo económicamente de ellas.

⁹ DÍAZ DE GAMES, G., *El Victorial...*, p. 506.

¹⁰ Id.: *Las olas eran tan fuertes que davan en el costado de la galea, que la querían fazer pedaços, e toda la fazía sonar. E venían las olas muy grandes por popa, que algunas dellas entravan por la galea. Éstas son muy peligrosas, e arrebataron el cópano donde yva albergado, e levólo a la mar. Ya toda la gente desesperavan de la vida, e rogaban a Dios que les tuviese merçed a las almas. Toda la noche pasaron así en grand tormenta, e toda vía lluvía, que es una cosa que atormenta mucho a los marineros.*

¹¹ ALFONSO X, *Las Siete Partidas*, VELASCO PÉREZ, I., (ed.), Madrid, 1843 (Edición facsimil), Valladolid, Maxtor, 2010, p. 468, Partida 5ª, Título 9, ley 10: *En el caso de que los marineros, á sabiendas, dirigiesen la nave por lugares peligrosos, con el fin de hurtar o robar las riquezas que en ellas van, los que esto hicieren, siéndoles probado, deben morir por ello...*

En cuanto a quién tomaba las decisiones encontramos diferencias entre el mundo del Mediterráneo y el Atlántico; la tradición legislativa del Levante figura como más restrictiva para el maestre; en el *Libro del Consulado del Mar* se indicaba que *el patrón no puede arrojar ni hacer arrojar hasta que el mercader haya arrojado ya alguna cosa. Y entonces puede hacer arrojar hasta quedar fuera de peligro*¹². Es decir, que la decisión última recaía en el propietario de la mercancía transportada, por encima del maestre y del propietario del navío. Además, el responsable de la nave debía pagar la mercancía lanzada de ese modo al mar, aunque no lo hacía en su totalidad: tan solo pagaba la mitad de su valor¹³.

Sin embargo, la legislación no es tan estricta en el caso del Atlántico: en las *Leyes de Olerón* se dice que decisiones como salir a navegar en caso de tormenta se tomaban por mayoría consensuada entre los marineros, si bien el maestre tenía la última palabra y si decidía algo en contra de sus hombres, él se responsabilizaba de pagar todos los daños en caso de que se produjeran¹⁴. En cuanto a la responsabilidad de lanzar mercancía al mar en caso de tormenta, en las *Leyes de Olerón* prima la decisión del maestre sobre el mercader: si en el caso del Mediterráneo se requería que el mercader tomara la iniciativa ordenando que éste debía ser el primero en arrojar la carga, en la tradición legislativa atlántica basta con que el mercader no se niegue para que el maestre lo haga¹⁵.

En *Las Partidas* también se deduce que este tipo de decisiones se tomaban con consenso y por tanto se dice que las pérdidas en casos de tormenta debían ser asumidas de forma proporcional por los socios de la compañía, el maestre, el propietario de la nave y la tripulación:

Cómo se debe repartir el daño de las mercancías que se arrojan al mar por razón de tormenta. Cuando por estar amenazados de un peligro se arrojasen al mar algunas cosas, como que es en utilidad de todos los que están en el navío,

¹² CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. (ed. y trad.), *Libro del Consulado del Mar*, Barcelona, Cámara oficial de comercio y navegación, 1965, p. 367, Tit. XI, cap. 94.

¹³ ARIZAGA BOLUMBURU, B., «La figura del mercader...», p. 323; CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. (ed.), *Libro del Consulado del Mar...*, pp. 367-368, Tit. XI, cap. 95: *Toda mercancía que se arroje de la nave por temporal o por bastimientos armados, deberá contribuir, por sueldo y libra o besante y el buque pagará en la echazón por la mitad de lo que valga.*

¹⁴ SERNA VALLEJO, M., *Los Rôles d'Oleron. El coutimier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2004, p. 213: *...el maestre deue tomar consejo con sus marineros e el les deue dezir "sennores, ¿qué vos semeja deste tiempo?", e algunos y avrá que dirán "este tiempo non es bueno", e aquellos que dirán "el tiempo es bueno y bello". El maestre es tenydo desde acordar con la mayoría de los marineros e sy él faze otra cosa, él es tenydo a pagar todos los dannos de la nao e de las mercaduias que en ella son sy ha de que este es el juyzio en este caso.*

¹⁵ *Ibid.*, p. 215, *Una nao carga en burdel o en otro qualquier o avienele que tormenta la toma en la mar e non puede escapar sy non echan de los aueres que lieuan dentro en la nao, el maestre es tenydo de dezir a los mercadores: "sennores, non podemos escapar sy non echan destos aueres". E si ay algund mercader e non responde a la voluntad del maestre, e veyendo el maestre con sus companneros que lo non pueden escusar, el maestre bien puede echar tanto commo vera con sus marineros...*

*mandamos que entre todos ayuden a pagar lo que se arrojó al mar por esta causa a su dueño, haciéndolo cada uno de tanta parte, según valiera aquello que les quedó en el navío. Los dueños de las naves están obligados a apreciarlas, también las mercancías y demás cosas que quedasen en ellas, pagando cada uno la parte que le cupiere, según fuese la pérdida. Si sucediese que algún mercader tuviese siervos allí, está obligado a apreciarlos y pagar por cada uno de ellos así como por las demás cosas que le quedasen en el navío: siendo hombres libres no debe dar nada por ellos*¹⁶.

Otro de los peligros que podían ocurrir durante las tormentas era que, pese a haber embragado las velas en las vergas de los palos para no ofrecer resistencia al viento, la intensidad de éste fuese tal que se hiciera necesario cortar el mástil. Esta medida era muy delicada, pues se sacrificaba la fuerza motriz eólica a cambio de estabilidad durante la tormenta. Talar el palo mayor con un hacha implicaba daños irreparables en la nave hasta tocar tierra y, además, obligaba a los marineros a utilizar los remos durante el resto del trayecto.

En caso de conservar el mástil (pues era fácil perderlo durante la tormenta), un carpintero podía reincorporarlo a la nave, pero con algunas dificultades y limitaciones. Este tipo de arreglos han quedado reflejados en algunas imágenes de las *Cantigas a Santa María* en las que aparecen dibujadas naves que perdieron su mástil en tormentas (dibujos de las cantigas 112, y 172)¹⁷. Dichas iluminaciones son útiles para comprender la forma en la que los marineros efectuaban reparaciones en alta mar: si se observan con detalle, es posible distinguir abrazaderas de madera en los mástiles que sirven de refuerzos con los que mantener erguidos los mástiles.

El hecho de que la tripulación invirtiera tiempo y recursos en reparar el mástil y las antenas mientras se hallan en el mar demuestra la importancia que tenían estos elementos para llevar a cabo una correcta navegación. Y al mismo tiempo, ese interés nos pone de manifiesto la gravedad de la disyuntiva en la que se hallaba el maestre ante su responsabilidad de ordenar cortar o no el mástil.

Tanto en *Las Partidas* como en las *Leyes de Olerón* se especifica que los gastos ocasionados por cortar el mástil debían ser compartidos y el mercader propietario de la carga debía pagar una parte al propietario de la nave. En el derecho castellano se indica como única condición para compensar al propietario de la nave que el mástil haya sido cortado por el hombre (si fuera arrancado por los elementos, el único responsable sería el dueño de la nave), mientras que en la compilación atlántica se indica que, antes de ejecutar su decisión, el maestre debía advertir a los mercaderes que el mástil iba a ser cortado¹⁸.

¹⁶ ALFONSO X, *Las Siete Partidas...*, Partida 5ª, tít. 9, ley 3.

¹⁷ MENÉNDEZ PIDAL, G., *La España del siglo XIII leída en imágenes*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1986, p. 224.

¹⁸ ALFONSO X, *Las Siete Partidas...*, Partida 5ª, tít. 9, ley 4; *Los mercaderes deben partir entre sí el daño del mástil, cuando lo cortan por evitar la tormenta. Si se levantara un viento fuerte de modo que*

Las tormentas también constituían un gran peligro para las flotas compuestas por varias naves, pues durante el temporal era fácil que los barcos se dispersaran. Una embarcación aislada del resto corría mucho peligro si discurría por mares bajo el control de potencias enemigas: podía atraer la atención de piratas o corsarios que aprovecharían sin dudar la vulnerabilidad de la embarcación para asaltarla y robarla; de ahí la importancia de viajar conjuntamente y minimizar los riesgos.

Gutierre Díaz de Games describe que la flota de Pero Niño se disolvió tras una tormenta que sucedió cerca de Cornualles¹⁹. Los castellanos en ese momento se hallaban en una aventura militar dentro del contexto de la Guerra de los Cien Años; Pero Niño, como aliado castellano de Francia unió sus fuerzas con las de Charles de Savoisy, formando de ese modo una flota de cinco naves, cuyo fin era hostigar las costas bajo dominio inglés. Sin embargo, acabada la tormenta, se tardó medio mes en reunir de nuevo a todas las naves en las islas Abrevack: *...e vino la galea a una ysla que llaman Brabarac. Allí surgió la galea del capitán, e lançó áncora. Bien avía menester la gente de folgar: hera ya la vispera, e queríase poner el sol. Aportó allí una de la galeas de mosén Charles: hera la que avían visto al alba. E tardaron bien quinze días que non se juntaron todas çinco.*

Una vez la tormenta amainaba, la tripulación aún debía realizar algunos trabajos importantes antes de descansar. Con la mayor premura posible era necesario recuperar toda la mercancía posible que hubiese terminado en el mar, así como la jarcia (cables, cuerdas, aparejos, cables, redes) y cualquier resto de madera aprovechable para utilizarlo en las reparaciones. Esta tarea debía efectuarse rápidamente, puesto que los materiales y mercancía abandonada en alta mar se consideraba *res nullius* y pertenecía a quien primero la encontrara²⁰. Por ello, si la mercancía llegaba a tierra antes de recuperarse, era fácil que la tripulación entrase en conflicto con los habitantes de aldeas o villas cercanas que reclamaban para sí la mercancía que había sido arrastrada hasta sus poblaciones. Esto mismo sucedió en 1321 cerca de Cornualles, cuando la nave de un mercader bilbaíno tuvo que ser abandonada a su suerte en el mar por una tormenta. Al poco tiempo del suceso el mercader tuvo noticia que unos vecinos de Lysard habían hallado una nave cargada de telas, joyas y otras mercancías a la deriva en el mar, sin nadie a bordo²¹. Lógicamente, el mercader

*hubiese tormenta en el mar, y se temiese algún peligro, por lo que cortasen el mástil o derribasen la antena con la vela y se perdiese, esta pérdida deben pagarla entre todos al dueño de la nave, pero si lo derribase el aire o se perdiese por otra ocasión, no están obligados a pagar nada; SERNA VALLEJO, M., *Los Rôles d'Oleron...*, p. 215: Viene algunas vezes que vn maestre de vna nao que taja el mastel por fuerça de tiempo el deve llamar los mercadores sy (tachado) los ay en la nao et mostrargelo primero que lo taje e dezirle les que convyene de tajar el mastel para salvar la nao e las mercaderias. Ello deve ser contado sueldo por libra asi como echazon e devo lo partir por todos los mercadores e estos averios se deven contar antes que la nao se descargue...*

¹⁹ DÍAZ DE GAMES, G., *El Victorial*, p. 507.

²⁰ ARÍZAGA BOLUMBURU, B., «La figura del mercader...», p. 323.

²¹ EGUILUZ ORTIZ DE LATIERRO, F., *Veinticinco años de fricciones en el comercio marítimo cantábrico 1301-1325*, Vitoria, Institución Sancho el Sabio, 1978, pp. 107-108.

reclamó aquella nave y mercancía como suyas, lo que derivó en una investigación internacional para dirimir a quién pertenecía la nave y su carga.

2. LOS ASALTOS Y ROBOS

La capacidad de los marineros castellanos no solamente era puesta en valor por la naturaleza adversa: también la avaricia y la venganza del ser humano suponía un desafío para quienes se adentraban en el mar. El peligro de ser asaltado y robado durante una travesía fue una constante durante la Baja Edad Media. Por ello los maestros y las tripulaciones de los navíos tomaban medidas preventivas cuando viajaban a zonas extranjeras, tales como la Berbería, Francia, Flandes o Irlanda. Eran reinos extranjeros, algunos incluso rivales, y en ellos los castellanos no podrían hacer valer la justicia de Castilla en caso de conflicto legal, sino que deberían lidiar con las instituciones de las poblaciones locales. Esta situación podía dejar a los pescadores y comerciantes en desamparo y vulnerables, y por tanto, las posibilidades de perder la nave y carga eran muy altas.

Muchos marineros aprovecharon esta situación para obtener beneficios económicos. A veces ciertos individuos atacaron navíos de sus propios compatriotas con el fin de hacerse con bienes y riquezas. Existen algunos casos de asaltos producidos entre marineros vascos. Juan Pérez, un vecino de San Sebastián, atacó a un convecino llamado Luzurriaga en las costas del Mediterráneo²². Otro caso similar fue el de Pedro Ibáñez de Zurbarán, que robó la nave a Martín Ochoa de Larrea, ambos vecinos de Bilbao²³.

Otras veces no llegaron a emplear la violencia contra sus compatriotas, pero sí se aprovechaban de las circunstancias de vulnerabilidad de sus compañeros en su propio beneficio. En 1498 Juan Tovanes, un vecino de San Vicente de la Barquera, fue capturado por musulmanes en Larache mientras volvía de pescar en los caladeros de la Berbería, entre las Islas Canarias y Cádiz. En este caso las autoridades locales musulmanas le llevaron preso junto con su tripulación al Castillo de Sanche, pero respetaron la carga y la nave, una carabela que dejaron atracada en puerto. Sin embargo, otros dos hombres castellanos, Juan Pérez Mateos, vecino de Huelva, y Diego Martín Julián, vecino del Puerto de Santa María, aprovecharon la desgracia de su compatriota y robaron la carabela de Juan Tovanes para posteriormente vender las trescientas docenas de pescado que había capturado²⁴.

²² BAZÁN DÍAZ, I., *Delincuencia y criminalidad en el País Vasco en la transición de la Edad Media a la Moderna*, Vitoria-Gasteiz, Departamento de Interior, 1995, p. 458.

²³ ARÍZAGA BOLUMBURU, B., «La figura del mercader...», p. 324.

²⁴ Archivo General de Simancas [en adelante AGS], Registro del Sello de Corte [En adelante RGS] Diciembre 1498, fol. 284, *Juan de Tovanes, veçino de la villa de Sant Biçente de la Barquera nos hizo relacion etc. disiendo que podya aver tres meses poco mas o menos que vinyendo el con una caravela suya de veynete toneles de Berberia con tresientas dosenas de pescados e llegando con ella al traves de Larache, que es en el Reyno de Fez dis que salieron a el çinco huestes de moros e le cabtyvaron a el e a dos compañeros suyos que yvan con el e los llevaron al castillo del Sanche e alli le secrestaron e los suyos*

Sin embargo, en la mayor parte de los ataques y robos producidos en el mar de los que tenemos constancia estaban implicados extranjeros. Estas agresiones se daban en puertos fronterizos del reino; así los pescadores Gonzalo Sordo, Pedro Bravo, Rodrigo de Valles, Juan de Estrada y otros vecinos de San Vicente de la Barquera fueron atacados en 1494 por Diego Fernández, un súbdito de Juan II de Portugal mientras se hallaban *salvos e seguros con las dichas chalupas en la baya de Cadyz*. El ataque, según los agredidos, se produjo con violencia *estando con sus chalupas en la Bahía de Cádiz, cuando iban a pescar a Berbería, Diego Fernández, vecino de la villa de Ardila [Portugal], con ayuda de una carabela armada, les robó todo cuanto tenían, hiriendo a unos y llevando presos a siete de ellos*²⁵. El hecho de que los portugueses atacaran a los vecinos de San Vicente de la Barquera no parece ser casual; a tenor de la documentación los agresores sabían a quiénes debían abordar, pues disponían de una carta de marca sobre los vecinos de San Vicente de un robo anterior. Probablemente, aunque esto se trata de una mera hipótesis, los portugueses tuvieron noticia a través de sus redes de información (vecinos, familiares o navegantes que se hallaban en la Bahía) de que vecinos de San Vicente se hallaban en las inmediaciones y aprovecharon la ocasión para hacer valer su carta de marca. Nos parece sorprendente que el ataque tuviera por escenario la propia Bahía de Cádiz, territorio castellano, pero esta situación evidencia el peligro constante al que estaban sometidos los comerciantes y pescadores, ya que el enemigo podía atacarles cerca de puertos supuestamente seguros.

En nuestras investigaciones hemos comprobado que en ocasiones los asaltantes y los asaltados ya se conocían por negocios anteriores. Así, en 1514 otros vecinos de San Vicente de la Barquera fueron sorprendidos en la bahía de Bantry (*Ventris*), en el suroeste de Irlanda, por *Duncan de Gulian* y sus hombres, quienes les robaron todo cuanto llevaban encima (incluidas ropa y comida) y condujeron a una montaña donde fueron abandonados a su suerte²⁶. La lectura de los testimonios que se tomaron en el pleito interpuesto por los vecinos de San Vicente, permite averiguar que *Duncan de Gulian* no era un desconocido para ellos, pues uno de los testigos, Sancho Gutiérrez del Texo, aseguró que *los vecinos de esta villa [San Vicente de la Barquera] van cada año al dicho Reyno de Yrlanda en sus navios e el dicho señor [de Viaran y Ventris] los asegura, e les llevaba por cada navio çiertos ducados por los que los asegura*. Duncan de Gulian resultó ser el hijo del señor de Viaran y Ventris, y como tal fue

e que quando los catyvaronn la dicha caravela con el dicho pescado e con sus aparejos de ella quedo amarrada. E que quedando asy dis que venieron Juan Peres Mateos, veçino de Huevva e Diego Martyn Julian, veçino del Puerto de Santa Maria, e llevaron e robaron la dicha caravela con el dicho pescado e lo vendieran por fuerza e contra su voluntad.

²⁵ BLANCO CAMPOS, E., ÁLVAREZ LLOPIS, E. y GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Documentación referente a Cantabria en el Archivo General de Simancas. Sección Cámara de Castilla. (Años 1483-1530)*, Santander, Fundación Marcelino Botín, 2005, doc. 56, p. 56; AGS, Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17.

²⁶ AGS Cámara de Castilla. Pueblos. leg. 17, doc. 360; BLANCO CAMPOS, E., ÁLVAREZ LLOPIS, E. y GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. *Documentación referente...*, doc. 458, p. 296

identificado en el proceso judicial²⁷. Sin embargo, pese a asegurar tener carta de seguro, aquella vez los de San Vicente fueron atacados por quienes en otras ocasiones los habían protegido, lo cual fue entendido como un acto de agresión, máxime si tenemos en cuenta que el reino de Irlanda se hallaba en ese momento en paz con Castilla.

El mejor método para no ser atacado era evitar el conflicto, es decir, huir de naves extrañas y tratar de no ser detectados por posibles enemigos. Con ese fin el maestro situaba a ciertos marineros en lugares estratégicos dentro de la nave desde los cuales poder avistar cualquier peligro. Si la nave era lo suficientemente grande, podía situar a varios centinelas al mismo tiempo, normalmente en la proa (parte delantera) y en la popa (posterior). El cometido de estos guardias era detectar cualquier indicio de alarma y avisar inmediatamente al maestro y a la tripulación para tomar las medidas necesarias; esta figura queda recogida en el *Libro del Consulado del Mar*, en el cual se contemplaba una serie de castigos para aquellos marineros que desatendieran las labores de vigilancia. Así, por ejemplo, se estipulaba que:

...si los que están de centinela navegando se duermen en la guardia, no deben beber vino todo aquel día. Si los que están de guardia en playa o en puerto, o en abrigadero, siendo en tierra de amigos, se durmieren en la vela, no deben beber vino en todo aquel día ni tomar companage (fiambre). Y si se durmieren los de la guardia estando en tierra de enemigos, si es marinero de proa, debe perder el vino y el companage de aquel día, y además será azotado, desnudo, por toda la tripulación, y zambullido al mar por tres veces, con la tirsá del penon. Pero queda al arbitrio del patrón y del contra maestre aplicarle cualquiera de estos dos castigos. Y si es de popa debe perder el vino y todo el companage de aquel día, y se le echará desde la cabeza a los pies una cubeta de agua²⁸.

Como puede observarse, las penas variaban en función de la responsabilidad del puesto de vigía, siendo mucho más duras para los centinelas situados en la proa del navío. Conviene tener en cuenta que también se castigaba la reincidencia, así, si se sorprendía durmiendo una tercera vez al centinela mientras estaba de guardia, se le confiscaba la paga que debía obtener durante todo el viaje.

Aquellos que eran elegidos como vigilantes dentro de la nave no solamente debían avisar de la existencia de naves en las cercanías. También debían saber detectar elementos en el entorno que pudieran ser indicativos de un peligro natural. Un cambio repentino de la dirección del viento o la temperatura podían ser indicios de que la nave atravesaba una zona de bajas presiones y amenazaba tormenta; rompientes en la superficie oceánica significaba peligro de arrecifes; luces de fuego en las costas podían ser poblaciones costeras; y junto a ello debían calcular la dirección y

²⁷ AGS Cámara de Castilla. Pueblos. leg. 17, doc. 360, *en toda la tierra de Yrlanda es avido e thenydo el dicho Duncan por hijo legitimo del dicho señor de Viaran y es mayorasgo de los hijos que el tiene y por todos los españoles lo tienen por tal su hijo.*

²⁸ CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. (Ed.), *Libro del Consulado...*, pp. 114-115, título II, cap. 250.

fuerza tanto del viento como de las corrientes marinas. Si el vigía no era consciente de aquellas señales, podía estar dirigiendo la nave y su tripulación hacia su perdición.

3. OTROS PELIGROS EN LAS TRAVESÍAS

Aunque las tormentas y los ataques fueron los dos peligros que figuran en mayor número en la documentación consultada, existieron otras contingencias que igualmente merecen consideración. Una de ellas fue el fuego, el cual podía ser causado de manera fortuita por la caída de algún farol que sirviera de luz en la noche, o ser provocado por naves enemigas. Un incendio a bordo podía extenderse muy rápidamente, en especial si se transportaban mercancías combustibles, tales como fardos de lana, paños o aceite. Una vez producido, o bien se extinguía a tiempo, o se evacuaba la nave. Aunque no hemos hallado este tipo de accidente documentado en naves castellanas, sí que queda reflejado en algunas imágenes de la época, como la *Cantiga* 35 de Santa María en la que se habla de un fuego súbito que quemó unos fardos de lana en unas naves que viajaban por el mar. Pese a que la fuente literaria atribuye un origen divino a ese incendio, este episodio demuestra que el fuego fue uno de los peligros más temidos por los marineros durante sus travesías²⁹.

También podía suceder que parte de la tripulación decidiera desobedecer al maestre o capitán y obligar a sus superiores a tomar otro rumbo o recalar en tierra. Esta contingencia, que hoy en día conocemos como amotinamiento, también se dio en la época medieval. Para el responsable de la nave, era indispensable que se respetara la cadena de mando y no se cuestionara la jerarquía durante la empresa.

Probablemente el episodio de amotinamiento en el mar más conocido durante la Edad Media fue el protagonizado a comienzos del siglo XV por la tripulación del *Grace Dieu*, el navío militar de mayor dimensión construido por los ingleses en la Edad Media. Las causas de aquel motín fueron varias, por un lado el propio carácter militar de la flota: hubo quejas porque se anotó en una lista los nombres de los marineros. Esta medida podía interpretarse como una forma de identificar a los desertores, en caso de que los hubiera, y provocó enfrentamientos entre algunos marineros y los comisarios del rey. A ello debemos sumar otros elementos que provocaron el malestar de la tripulación como el mal tiempo, el hacinamiento, el desabastecimiento y la prohibición expresa de descansar en tierra, entre otras. Este clima de descontento estalló en alta mar, cuando algunos hombres del *Grace Dieu* optaron por enfrentarse a sus superiores y obligarles a recalar en la aldea de St. Helen, en la Isla de Wight, donde en aquel momento se celebraba la festividad de Santo Tomás Apóstol³⁰.

²⁹ MENÉNDEZ PIDAL, G., *La España del siglo XIII...*, p. 224.

³⁰ ROSE, S., «Henry V's *Grace Dieu* and mutiny at sea: some new evidence», *The Mariner's Mirror*, 1997, vol. 63, nº 1, pp. 3-7.

También encontramos un ejemplo conocido en el ámbito castellano que podríamos encuadrar como amotinamiento: en las *Cantigas de Santa María* (*Cantiga* 193) se relata cómo un mercader navegaba junto con unos hombres de armas en un navío con dirección a Túnez. Las riquezas con las que viajaba aquel mercader fueron objeto de envidia de los compañeros del comerciante, quienes confabularon contra él y, aprovechando su superioridad numérica dentro del barco, le ataron una piedra al cuello y lo arrojaron por la borda para que se hundiera y pereciera ahogado³¹.

Estos episodios sugieren que en el imaginario colectivo medieval existía cierta cautela o precaución con los compañeros de viaje desconocidos. El peligro por tanto no solamente se hallaba fuera de la embarcación, también podía encontrarse dentro de ella. Para evitar cualquier conato de motín, como mal comportamiento o peleas entre los marineros, la legislación referente a la convivencia en el mar otorgaba poder al responsable de la nave para expulsar al marinero insurrecto de la embarcación y contratar a otro nuevo³².

Las discusiones y violencia también podían darse entre conocidos por rencillas o disputas internas. En mayo de 1492 dos marineros de San Vicente de la Barquera tuvieron un percance mientras faenaban en agua de Anyfee y las Barrosas, en la Berbería; al parecer Pedro Felices, maestre de una pinaza, se sintió molesto con Juan del Corro y, *seyendo el día muy claro, e syn tormenta de viento ni de mar alguna, e estando los marineros que en la dicha pinaça estavan todos o la mayor parte de ellos dormyendo [...] viniera dentro en una pinaça en la qual yva por maestro el dicho Pedro Felizes todas la velas alçadas, corriendo a mas no poder a la dicha su pinaça [de Juan de Corro] a donde estava manclada e posada, e le dieran grand golpe por el quartel de realtrabes de la bonba, del cual dicho golpe toda la dicha su pinaça se abriera e fuera al fondón con todos sus aparejos*³³. El mal ambiente entre los dos marineros ya se percibía momentos antes del abordaje. En el pleito se afirma que

³¹ LATORRE RODRÍGUEZ, M. J., «Relación de la Cantiga nº 193 con dos milagros de la época», *Alcanate*, 2008-2009, VI, pp. 265-279; la ilustración a la que se refiere la cantiga puede verse en MENÉNDEZ PIDAL, G., *La España del siglo XIII...*, p. 224. Existe otro motín que hemos detectado, llevado a cabo en aguas del Golfo de Vizcaya en 1397. En este episodio el mercader catalán Bernard Fons, y dos mercaderes más llamados John Mercer y Bartolomew terminaron siendo arrojados al mar por su tripulación cuando se dirigían a Valencia desde Flandes. En este caso los amotinados, naturales de las islas británicas en su mayor parte, fueron arrestados y castigados por las autoridades inglesas cuando vendían sus productos. CHILDS, W. y O'NEILL, T., «*Overseas trade*», en COSGROVE, A., *A new History of Ireland, II Medieval Ireland*, Oxford, Clarendon Press, 1987, pp. 492-524; *Calendar of Inquisitions Miscellaneous 1392-1399*, London, Her Majesty's Stationery Office, 1963, pp. 101-102, doc. 220.

³² SERNA VALLEJO, M., *Los Rôles d'Oleron...*, p. 214: *Unos marineros se alogan con un maestre e ay algunos que salen fuera de la nao syn liçençia del maestre o reniegan o dizen palabras malas o fazen peleas o contiendas e ay algunos que son feridos, el maestre non es tenydo de fazerlos guarir nyn proveer los de ninguna cossa, antes los puede echar fuera de la nao e alogar otros marineros en su lugar. E si mas cuestan los marineros que aloga, el maestre en lugar dellos, ellos los deven pagar...*

³³ SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., VÁZQUEZ ÁLVAREZ, R. y ARÍZAGA BOLUMBURU, B., *San Vicente de la Barquera en la Edad Media. Una villa en conflicto*, Santander, Fundación Marcelino Botín, 2003, doc. 40, p. 310.

algunos hombres de Pedro Felices pidieron a su maestro que no persiguiera a la pinaza de Juan del Corro. No obstante, Pedro Felices, sintiéndose desafiado contestó: *veamos sy se a de faser lo que yo quisiere* y a continuación ordenó dirigirse hacia la pinaza rival mediante las palabras *govierna derecho aquella pinaça*³⁴. Las consecuencias fueron el hundimiento de la nave y una pérdida económica estimada en 40 000 maravedís de los que el acusado tuvo que pagar 30 000.

Existieron otros peligros de los que no fueron conscientes los marineros y comerciantes. El desempeño de la actividad marítima y comercial en tierra obligaba a los profesionales del mar a interactuar con otras gentes en espacios de sociabilidad. Muelles, mercados y tabernas, servían como lugares en los que aderezar o reparar las naves, comerciar y reclutar marineros o descansar. En estos puntos confluían gentes de diversos lugares y condiciones, y por tanto constituían potenciales focos donde contraer enfermedades sin ser consciente de ello.

Desde mediados del siglo XIV se sucedieron por toda Europa una serie de epidemias endémicas que desde finales del siglo XIX y principios del XX se asociaron a la peste bubónica por presentar síntomas más o menos similares a dicha enfermedad³⁵. Tradicionalmente la virulencia y rápida expansión de estas plagas se explicaron por la presencia de ratas portadoras de pulgas infectadas por una variante muy virulenta del patógeno *Yersinia pestis* en barcos comerciales que distribuyeron la pestilencia allá donde atracaban. Esta explicación ofrecía una correlación entre la expansión de la denominada “Peste Negra”, y las rutas comerciales internacionales. Sin embargo, esta teoría presenta dos puntos débiles; el primero es la presencia de ratas en las fuentes medievales, extremo que es muy difícil de constatar en ellas, máxime cuando nos referimos a ratas en navíos. En segundo lugar, estudios recientes cuestionan el papel del agente *Yersinia pestis* como fenómeno que explicase la mortalidad de la plaga *per se*. En vez de ello, cobran mayor relevancia otros elementos como el cambio climático y sus consecuencias en la salud de las personas como explicación más plausible de la gran mortandad de la pestilencia³⁶.

Dejando a un lado la Peste Negra, es conveniente destacar que los puertos, como cualquier otro centro de confluencia de un número elevado de seres humanos, supusieron escenarios de contagio de otras enfermedades como catarros o gripes que podían complicarse en alta mar. La víctima no tenía por qué manifestar síntomas de su enfermedad de forma inmediata; podía haberla contraído y contagiado a otras personas sin que nadie sospechara nada hasta que fuera irremediable. Además, otras enfermedades podían llegar al organismo a través de los suministros y productos adquiridos en tierra: agua o comida contaminada podían dar lugar a diarreas; paños o fardos de lana infestados de parásitos podían generar tifus en ambientes con bajas

³⁴ *Ibid.*, pp. 324-325.

³⁵ CUADRADA, C., «Diseminación de la peste: revisión científico-historiográfica», *Medicina e Historia. Revista de Estudios Históricos de las Ciencias de la Salud*, 2015, nº 2, Quinta Época, pp. 4-19.

³⁶ *Ibid.*, p. 16.

condiciones higiénicas, etc. La enfermedad pasaba desapercibida desde que se contraía hasta la detección de los primeros síntomas, un tiempo que podía ser más o menos prolongado dependiendo de la enfermedad.

Para evitar estos males se creía conveniente facilitar una alimentación adecuada a los marineros. Las vituallas del grueso de la tripulación consistían en agua, vino y pan; en el *Libro del Consulado del Mar* se especifican los alimentos que el patrón debía facilitar a sus marineros:

*Está obligado el patrón de nao o de todo barco de cubierta a dar de comer carne a los marineros tres días en la semana, es a saber, el domingo, martes y jueves. Y en los demás días, menestra. Y cada tarde de todos los días, su companage. Asimismo, debe hacerles dar vino tres veces por la mañana, y otras tres por la tarde. El companage debe ser el siguiente, esto es, o queso, o cebolla o sardina, u otro pescado*³⁷.

En el caso de la legislación atlántica, no se indica la obligación de dar carne a la tripulación, aunque sí se habla de pan, vino o brebaje, agua y bizcocho. El bizcocho al que se refieren las fuentes consistía en un pan cocido dos veces, elaborado con harina integral y al que no se le añadía levadura; de ese modo resistía mejor a la humedad y prolongaba su conservación³⁸. Con todo, el valor calórico de estos bizcochos era comparable al del pan, por lo que para aumentar su aporte energético podían mezclarse con agua, habas y aceite. En las *Leyes de Olerón* se percibe que los marineros podían disfrutar mayor o menor ración de comida al día dependiendo de su lugar de origen; se dice que los marineros de la costa de Bretaña sólo tenían derecho a una cocina al día porque tenían *brebaje*, mientras que los de Normandía tenían derecho a dos cocinas diarias porque el maestre solamente les daba agua³⁹.

Las condiciones alimentarias para los marineros eran por tanto severas si las comparamos con los estándares actuales. Ahora bien, cabría preguntarse, ¿esta dieta estricta podía provocar la aparición de enfermedades asociadas a la malnutrición, como la avitaminosis o el escorbuto? La respuesta es, en general, negativa, aunque en los casos más graves de desnutrición podía aparecer algún tipo de enfermedad⁴⁰. Lo normal era que un individuo que no consumiera alimentos con carga energética suficiente para los estándares de la época, fuera adaptándose progresivamente a la situación sin recaer en algún tipo de patología: disminución del esfuerzo físico,

³⁷ CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. (ed.), *Libro del Consulado del Mar...*, p. 135, Tít. III, cap. 144.

³⁸ DE LAS HERAS, J. L., «Los galeotes de la monarquía hispánica durante el Antiguo Régimen», *Studia Historica. Historia Moderna*, 2002, nº 22, pp. 283-300, pp. 295-296.

³⁹ SERNA VALLEJO, M., *Los Rôles d'Oleron...*, pp. 217-218: *Los marineros de la costa de Bretanna non deven aver mas de una cozina al dia por razon que ellos han brebaje yendo et viniendo, et los marineros de Lormandia [sic] deven aver dos cozinas al dia por razon que el maestre no les da sino agua quando ellos van a buscar frete. Pero quando ellos llegaren en la tierra do naçe el vino, el maestre les deve dar brebaje de vino tenprado en buena manera. Este es el juyzio en este caso.*

⁴⁰ LIVI-BACCI, M., *Ensayo sobre la historia demográfica europea. Población y alimentación en Europa*. Ariel, Barcelona, 1988, pp. 183-184.

ralentización del crecimiento óseo y muscular (en el caso de niños), recurrencia a alimentos alternativos de baja calidad, etc. Durante ese proceso de adaptación podía contar con la ayuda de otros compañeros.

Las pésimas condiciones higiénicas que los marineros sufrían en el mar también contribuyeron a que su salud quedara resentida. Era fácil que un marinero sano enfermara o que cualquier pequeño percance en su salud se agravara. Tenemos constatada la existencia de un mozo de San Vicente de la Barquera llamado Rodriguillo que se fue a las pesquerías de Irlanda con una pequeña herida en su cabeza de escasa importancia; se la había producido con un cuchillo en un accidente doméstico mientras se hallaba en su hogar, antes de embarcar. Aquella llaga, que parecía sanar correctamente mientras estuvo en tierra, empezó a dar problemas una vez Rodriguillo se hallaba en el mar: las escasas condiciones higiénicas, unidas a la imposibilidad de tratar la herida de forma adecuada, provocaron que ésta se gangrenara y en un lapso de tiempo corto, le causara la muerte⁴¹.

4. EL PELIGRO DEL MAR, UNA REALIDAD COTIDIANA EN TIERRA

Las sociedades portuarias estaban acostumbradas a los peligros que entrañaba vivir cerca del mar. Las autoridades urbanas eran conscientes de la importancia de contar con infraestructuras portuarias que permitieran limitar los estragos que el mar podía originar en las villas durante los temporales. En las costas europeas atlánticas los intensos temporales de agua y viento que se sucedieron en los siglos XIV y XV anegaron con agua salada los campos, derruyeron edificios y campanarios de iglesias y generaron víctimas mortales⁴². Ello no ocurría solamente en aguas Atlántico, también ciudades como Barcelona, situadas en aguas del Mediterráneo trataron de protegerse de los estragos que el mar podía causar en tierra⁴³.

Era fácil que cualquier persona tuviera alguna anécdota relacionada con los peligros que entrañaba el desempeño del trabajo marítimo, y a juzgar por la documentación, casi todas las familias de aquellas villas conocían esos peligros de primera mano. En el caso de Laredo existen noticias sobre las malas condiciones de su puerto

⁴¹ AGS, RGS, Febrero 1489, fol. 81: *que el dicho Rodriguylllo tropeço e por no dar de rostros en el suelo, que se fuera a amparar fasta vos [Sancha Gutierrez] a vuestro regaçõ, e que como vos tenyades el dicho cuchillo en la mano e por lo anparar que se firio el dicho Rodriguylllo por la cabeça con el dicho cuchillo que vos tenyades en la mano e se fiso una bien pequeña herida e tenyendola en poco que no ge lo curareis como devya e fuera nesçesario. E que el dicho Rodriguylllo asy mysmo no lo tenyendo en nada se entro en la mar a sus pesquerias como tenya de costumbre de antes, a cabsa de lo qual se le ovo de podris cerca de la herida e dende a pocos dyas ovo de morir e murio de ello el dicho Rodriguylllo.*

⁴² FRAGAN, B., *The Little Ice Age...*, p. 66, donde se afirma que hasta 100 000 personas perecieron en Escocia a causa de las tormentas sucedidas entre 1421 y 1446. Estas cifras, como dato cuantitativo nos parece una exageración de las fuentes (serían 4 000 personas muertas al año durante 25 años), pero si lo analizamos de forma cualitativa nos revela el impacto de estas catástrofes en la memoria colectiva de los escoceses.

⁴³ BARRIENDOS, M. y MARTÍN-VIDE, J., «Los riesgos meteorológicos...», pp. 26-29.

y los problemas ocasionados por las tormentas y el agua. Las mareas altas y las embestidas de las olas durante las tormentas provocaban inundaciones e incluso derribaban la cerca de la villa porque esta villa se sitúa en un frente marítimo sin protección adecuada⁴⁴. Existen algunos testimonios en los que se afirma que el agua del mar llegaba incluso a las ventanas de las casas de Laredo porque el parapeto y la casa torre que protegía de los envites del mar se había derrumbado⁴⁵.

Otro problema que generó peligros en tierra fueron las condiciones de las instalaciones portuarias. En el caso de Laredo las malas condiciones del muelle impedían que los barcos pudieran quedar atracados en el agua: si las embarcaciones no se trasladaban a tierra firme, se corría el riesgo de que fueran arrastrados hacia el mar abierto, con las consiguientes pérdidas económicas. Por ello los marineros estaban obligados a trasladar con sus propios brazos los barcos como bateles, pinazas o barcas hasta la plaza de la villa cada noche que amenazara tormenta⁴⁶. Esta situación provocaba que la vía pública quedara colapsada por las embarcaciones, lo cual generaba trastorno a los viandantes y bestias que transitaban por la villa. Y si la marea alta coincidía con una inundación de la plaza como las anteriormente mencionadas, las embarcaciones chocaban unas con otras o con las casas de los alrededores, quedando destrozadas⁴⁷.

Las malas condiciones del puerto obligaban a que los barcos de la villa fueran pequeños. El peligro residía, no solamente en las travesías hasta llegar a los mercados y pesquerías, también en los medios que empleaban para llegar a ellos: embarcaciones escasamente preparadas ante las contingencias del mar. Los testimonios de los vecinos de Laredo sostienen que existía una relación directa entre las muertes producidas en el mar, el pequeño tamaño de las embarcaciones y las pésimas condiciones del puerto: *...son muertos en los varcos más de dozientas personas por las comer la mar por lo pequeños como dicho es, que aún en este año pereçieron*

⁴⁴ SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. y AÑIBARRO RODRÍGUEZ, J., «Infraestructuras e instalaciones portuarias, fluviales e hídricas en las villas del norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras públicas como instrumentos del poder», en VAL VALDIVIESO, M^a I. y VILLANUEVA ZUBIZARRETA, O. (coords.) *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*, Santander, Publican, 2008, pp. 276-305, p. 284.

⁴⁵ AGS, Cámara de Castilla, Memoriales, Leg. 148, doc. 9, fol. 3v: *...que a causa de ser derrocadas las dichas casas torres con la dicha cerca que estava frontera con la dicha mar, por cada un ano las creçientes de la dicha mar van pujando en tal manera que en los tiempos de fortuna llega el agua de la mar a la segunda calle y da en las ventanas de las casas y entra por la plaça de la dicha villa.*

⁴⁶ *Ibid.*, fol. 4r: *...que quando es el tiempo de yvierno cada noche los mareantes de la villa, por no tener a donde abrigar y reparar sus barcos, los sacan en tierra, dentro de la plaça de la villa. E tenyendolos asy en la dicha plaça de ally, por asaz de vezes han levado e lieva la creçiente de la dicha mar quando viene con fortuna algunos de ellos, y han menester cada barco doze onbres para lo sacar e aun mas.*

⁴⁷ *Ibid.*, *...que quando la mar viene brava ha levado de la plaça de la villa de Laredo asaz varcos y los ha hecho pedaços y rompido y perdidos de todo punto.*

*honçe hombres e cada año se pierde una pinaça o dos por lo pequeñas que los cubre las hondas de la mar*⁴⁸.

Los datos en otras villas demuestran que las muertes en el mar fueron una realidad cotidiana no sólo en Laredo. Pese a que la cantidad de muertos en el mar cada año no es fácil de contabilizar, los vecinos de San Vicente de la Barquera aseguraron que perdieron unos 100 hombres entre 1515 y 1516, unos años especialmente catastróficos en lo que a tragedias en el mar se refiere⁴⁹. En estos casos parece que utilizaron navíos mejor preparados que sus compañeros de Laredo: se habla de naos y pinazas grandes, frente a barcas y bateles. No obstante el tamaño y características de las embarcaciones, las aguas irlandesas fueron igualmente mortales para los marineros barquereños.

La pérdida de vidas humanas trascendía más allá del ámbito marítimo, también tenía un impacto enorme en tierra. La muerte o desaparición podía dejar desamparadas a las familias que los marineros y comerciantes dejaban en sus hogares. No era necesario que los profesionales del mar sufrieran algún percance para generar problemas en tierra: a juzgar por la documentación, era frecuente que los pescadores realizaran campañas durante años consecutivos sin siquiera visitar a sus familias. Aunque suponemos que existían contactos entre el marinero y su entorno mediante intermediarios o conocidos, también es cierto que el núcleo familiar se resentía en dos sentidos: el económico y el afectivo.

Sin recursos con los que hacer frente a los gastos y la manutención de sus hijos, las esposas de los marineros quedaban expuestas a la pobreza. En este sentido las cofradías de mareantes jugaron un papel de asistencia económica y social que garantizaba el sustento de las familias de los marineros en un primer momento y, cuando tuvieran la edad suficiente para hacerse a la mar, un trabajo para los niños. Sin embargo el amparo de las cofradías no siempre fue suficiente, por lo que las mujeres e hijos de los marineros que se hacían al mar se vieron en la necesidad de complementar esa asistencia con otros trabajos como el marisqueo, la preparación y mantenimiento de las redes y otros aparejos, o insertar la carnaza en los cebos que se llevaban otros barcos pesqueros para faenar.

El papel de la familia que permanecía en tierra fue especialmente duro para las mujeres; el hecho de que su marido estuviera ausente se interpretaba como un signo de debilidad, y por lo tanto exponía a la familia a todo tipo de abusos por parte de

⁴⁸ *Ibid.*, fol. 4vº.

⁴⁹ AGS, Cámara de Castilla, Memoriales, Leg. 120, doc. 80, fol. 5v: *...en el año pasado de quinientos e quynse años, pereció en la mar de Canto Viejo una nao de esta dicha villa a donde murieron en ella quarenta hombres, pocos más o menos, e asy mismo en este presente año de quinientos e diez e seys años, sabe y es muy notorio que se perdieron en la costa del Reyno de Yrlanda quatro pynaças grandes en la mar, e mucha gente de ellas, e una nao en las mares de Tierranova, en que murieron en las dichas quatro pinaças e una nao fasta sesenta o setenta hombres de manera que en las dichas dos naos e quatro pinaças que asy se perdieron de la dicha villa de un año e medio a esta parte pudieron morir fasta cien hombres, poco más o menos.*

otros miembros de la comunidad: desde menosprecio o insultos hasta acoso o incluso violación. Para evitarlo el procurador de San Vicente de la Barquera escribió a la reina en 1514 una carta en los siguientes términos:

...Otrosy suplica a vuestra alteza que por quanto muchos marantes veçinos de la dicha villa [de San Vicente de la Barquera] se absentan de la dicha villa dexando a sus mugeres solas e aun syn alimentos por çinco, seys o aun siete años, mande so grandes penas a los veçinos de la dicha villa cada año visiten a sus mugeres e no se absenten tanto tiempo por que a las vezes pasan mucho detrimento de hambre e se acomenten muchos adulterios e delitos en lo qual vuestra alteza a nuestro Señor hara serviçio⁵⁰.

Aunque los siete años a los que se refiere el procurador se nos antojan excesivos, lo cierto es que el hecho de que se eleve a la reina una petición como ésta revela que existía un grave problema en las Cuatro Villas la Costa. El objetivo era mantener la paz social, y al mismo tiempo preservar la moral y religiosidad entre los vecinos de las villas.

El último peligro al que nos referimos está relacionado con el comportamiento de ciertos marineros en tierra. Algunos de los profesionales que viajaban a Irlanda a comienzos del siglo XVI aprovechaban su estancia en aquellas tierras para acceder a la orden sacerdotal, puesto que los requerimientos en aquella isla eran mucho más laxos que en Castilla. Este hecho, que en un principio podríamos asociar a la espiritualidad individual, escondía en realidad un interés mucho más prosaico. Aquellos que se ordenaban *frates* hacían tonsurar sus cabezas, símbolo de inmunidad frente a la justicia civil del corregidor. En su calidad de nuevos ordenados, los marineros que visitaban Irlanda debían ser juzgados exclusivamente por un tribunal eclesiástico. Conscientes de su nueva condición, estos vecinos cometían toda clase de desmanes en las villas, y además quedaban exentos de pagar tributo. Lo escandaloso del asunto es que muchos de ellos ni siquiera sabían leer ni escribir, e incluso había algunos que estaban prometidos o casados⁵¹.

⁵⁰ AGS, Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 380, 18 de Agosto de 1514.

⁵¹ AGS, Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 383, año 1513, *Otrosi mi poderosa señora los veçinos de la dicha villa de San Viçente van en cada un año a sus pesquerias al reyno de Yrlanda mas de quinientos o seisçientos onbres e que los años pasado se han ordenado de corona en el dicho Reino de Irlanda de los vezinos de la dicha villa mas de quatroçientos hombres, siendo muchos de ellos casados e desposados e otros sin saber leer ni escribir y en cada un año que van a la dicha Yrlanda se ordenan de corona muchos de los dichos veçinos a cuya causa han hecho e cometido muchos delitos en la dicha villa los tales coronados de Yrlanda y no han sido punidos e ni castigados por que luego se llaman a las dichas coronas y el juez eclesiástico descomulga al corregidor e justiçia de la dicha villa e de ello se sigue deserviçio a vuestra alteza e se usurpa su jurisdiccion real y los delitos quedan syn punyçion e castigo. Son tantos los dichos coronados que casi en la dicha villa no hay quien no sea de corona de Irlanda ordenado. Por ende a vuestra alteza humildemente e suplico lo mande proveer e remediar y mande a sus justiçias prender e castigar los tales coronados de Yrlanda syn embargo de sus coronas e a los juezes eclesiasticos que no puedan por virtud de sus coronas contra las justiçias seglar de la dicha villa ponyendo grandes penas a los veçinos de ella que de aquí en adelante no tengan osadia de se ordenar que ella e los tales ordenados no tengan osadia de se llamar a las tales coronas que lo que su merçed sea.* Los delitos de los

El peligro que suponía la existencia de estos tonsurados no debe ser menospreciado; el período en el que se hace la denuncia coincide con un tiempo de hambre y carestía en los puertos del Cantábrico, y las arcas de muchas villas costeras se hallaban bajo mínimos. Si a la pobreza coyuntural se añade la impunidad de la que disfrutaban los malhechores en el ámbito civil, comprenderemos el alarmismo que esta situación causaba en las autoridades locales.

5. CONCLUSIONES

Las condiciones de trabajo de los marineros y comerciantes castellanos que viajaban por el mar a finales del siglo XV y principios del XVI fueron muy duras. Cada viaje que realizaban podía ser el último, y los amigos o familiares que les esperaban en tierra eran conscientes de ello. A ello debemos sumar el factor económico, pues cada viaje comercial también implicaba una inversión importante de cuyo desenlace podía depender la subsistencia de varias familias.

Los profesionales del mar tenían formas de evitar algunas de esas muertes y minimizar las pérdidas económicas: una de ellas fueron las compilaciones jurídicas como las *Partidas*, las *Leyes de Olerón*, o el *Libro del Consulado del Mar* en las que se contemplan los castigos, los derechos, los deberes y las responsabilidades de las partes implicadas en una compañía. La existencia de estas leyes garantizó cierto orden en el caótico entorno provocado una vez surgía el peligro. También debemos tener en cuenta las peticiones que se realizaban desde las villas para disponer de unas instalaciones portuarias acordes con las actividades marítimas que desempeñaban sus vecinos. Dichas peticiones constituyeron un certero diagnóstico de la causa de muchas muertes en el mar y revelan al mismo tiempo el arrojo, vocación y voluntad de los marineros por ganarse su vida en el mar, que aún siendo conscientes de las limitaciones de sus embarcaciones para navegar en alta mar, continuaron practicando sus actividades con ellas.

No obstante lo anteriormente dicho, también debemos advertir que las alternativas al comercio y la pesca marítimos eran escasas en el Cantábrico central y oriental: los testimonios de la época hablan del entorno de los puertos del norte peninsular como una región pobre, deficitaria en cereal y con suelos infértiles, incapaces de producir alimentos en cantidad suficiente para la población. Se hacía necesario, por tanto, importar alimentos a través del comercio marítimo o recurrir a la pesca para satisfacer la demanda interna y vender los excedentes. La voluntad de estos hombres por mantener a sus familias que les esperaban en tierra, unido a las oportunidades comerciales que les ofrecían sus viajes por el Atlántico, constituyeron dos factores claves para su sustento económico.

que se les acusa aparecen en un documento tres años más tarde: AGS, Cámara de Castilla, leg. 17, doc. 367, 25 Junio 1516, Se acusa a los tonsurados de hacer cohechos, levantar cruces y maldecir a un regidor con salmos y tirarle piedras en unión de los frailes del convento de San Francisco y, por último, de comprar y vender vino y otras mercancías sin querer pagar por ellos.

En conclusión, los marineros castellanos del norte peninsular a finales de la Edad Media percibieron el mar con cierta ambivalencia; era una frontera marítima que al mismo tiempo que separaba a Castilla de otros reinos servía de cauce comunicativo con ellos a través de la navegación. El mar tenía una naturaleza hostil que amenazaba a las poblaciones de los litorales cuando se desataba tormenta, inundando plazas y casas, pero igualmente constituía un recurso del que obtener comida y riqueza cuando el tiempo era apacible. Los barcos que llegaban a los puertos del norte de Castilla traían consigo productos con los que comerciar y enriquecer a sus vecinos, pero también podían ser la puerta de entrada de enfermedades desconocidas. En suma, a través de los testimonios que hemos presentado, podemos afirmar que la sociedad medieval de estos puertos miraba al mar con respeto y cautela: aquellos que estaban dispuestos a vivir gracias al mar también debían de estar dispuestos a morir en él.