

GONZÁLEZ ARÉVALO, R. (ed.), *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, Granada: Editorial Alhulia, 2016. ISBN, 978-84-945319-4-1.

DOI: <https://doi.org/10.24197/erhbm.5.2018.74-76>

Frutos del V Congreso organizado por el Grupo de Investigación *Toponimia, Historia y Arqueología del Reino de Granada*, de la Universidad de Granada, los trabajos que componen este volumen se focalizan en el tema de la navegación y el comercio mediterráneos, concentrándose en las relaciones entre la práctica privada de la misma y el armamento de naves con fines mercantiles organizado o patrocinado por las instituciones de monarquías, principados, señorías y ciudades que confluyeron en este espacio marítimo durante el Medievo. Justamente, la obra propone una forma de estudio comparado de las distintas políticas marítimas de algunas de las principales potencias tanto desde el plano político como desde el punto de vista mercantil en el Mediterráneo Occidental, fundamentalmente casos ibéricos e italianos en la Baja Edad Media. A partir de esta premisa inicial de metodología histórica comparativa, los autores del libro, coordinado por Raúl González Arévalo, colocan encima de la mesa un atractivo panorama para considerar dinámicas entre la iniciativa particular y las tendencias “públicas” en torno a los intereses navales tejidos en el horizonte político y mercantil expansivo de los últimos siglos de la Edad Media entre el Mediterráneo y el Atlántico.

Este trabajo colectivo se abre con el capítulo a cargo de Michael McCormick, que justamente viene a enmarcar la temática central del libro y a dotarle de una introducción metodológica e interdisciplinar muy en la línea del trabajo tradicionalmente desarrollado desde sus orígenes por el Grupo de Investigación *Toponimia, Historia y Arqueología del Reino de Granada*, dirigido por el profesor Antonio Malpica. En su contribución, McCormick resalta la potencialidad alcanzada en las últimas décadas por la Arqueología para contribuir al avance de nuestros conocimientos en la Historia de la navegación medieval. En este sentido, pone de relieve, entre otras aportaciones, los resultados ofrecidos por la aplicación de análisis bioquímicos o las posibilidades que se abren al estudio del tráfico naval en el Mediterráneo a partir del estudio de los pecios hasta ahora localizados y documentados en la extraordinaria base de datos alojada en el portal web *The Digital Atlas of Roman and Medieval Civilizations (DARMC)*. (<https://darmc.harvard.edu>).

Tras este inicio, los tres capítulos siguientes se ocupan de los casos italianos de interacción entre organización particular o institucionalizada de expediciones navales y que se centran en los ejemplos ofrecidos por las ciudades de Génova, Venecia y Florencia. Así, Giovanna Petti Balbi se aproxima a la experiencia ligur en este sentido, fuertemente caracterizada por la carencia de una flota estable en manos de la república. Sin embargo, esto no impidió a Génova desplegar una impresionante fuerza naval nutrida por propietarios particulares, capaz de intervenir con eficacia en prácticamente cualquier punto del dominio de la *Superba*, defendiendo sus intereses colectivos. Mientras, Damien Doumerc se ocupa del caso veneciano, tratando la particularidad de la *muda* de las galeras mercantiles de Venecia, activa entre los siglos XIV y

XV. En esta ocasión, Doumerc se concentra en el caso de la *muda del Trafego*, cuyo destino eran los puertos de la Berbería oriental y el Egipto de los mamelucos, de modo que es capaz de encuadrarla dentro del conjunto de la política marinera de la *Serenissima*, detallando los aspectos referidos a la duración y etapas, frecuencia en su práctica y otras características de esta ruta organizada por las autoridades de la república veneciana. Al fin, Sergio Tognetti atiende al ejemplo de la navegación florentina, desgranando las alternativas manejadas por los mercaderes de esta república toscana para llevar a término el transporte marítimo del que en buena medida dependió la prosperidad de sus negocios en la Baja Edad Media. La diversidad de opciones de contratación de barcos u organización conjunta de flotas queda de manifiesto a partir del estudio del tráfico desplegado entre Florencia y la Corona de Aragón, gracias a un fructífero cruce de fuentes notariales catalanas y de compañías comerciales florentinas.

Seguidamente, podríamos singularizar otros tres capítulos que se centran más particularmente en los casos ibéricos, si bien sin olvidar su relación íntima con el contexto italiano. Primeramente, el trabajo de Raúl González Arévalo se pregunta sobre el papel jugado por las galeras institucionales de Venecia y de Florencia en el desarrollo mercantil del ámbito mediterráneo hispánico. La jerarquía entre las escalas de las rutas de navegación y la tipología de los bienes implicados en el tráfico es analizada con detalle, pero igualmente es subrayado el acceso de comerciantes valencianos y musulmanes granadinos al uso de las galeras italianas para el transporte de sus mercaderías, de modo que ambas flotas jugaron un papel complementario junto a navíos propios en los negocios de muchos mercaderes de la Corona de Aragón. A su vez, Damien Coulon desmenuza la bien conocida propuesta presentada ante las Cortes catalanas de 1433 por el mercader y armador Lluís Sirvent, cuyo objetivo era poner en funcionamiento una ruta de navegación regular, garantizada por las instituciones del Principado de Cataluña, y que conectase la ciudad de Barcelona con el Mar del Norte y los puertos del Levante mediterráneo. Como muestra Coulon, este proyecto sí fue llevado a término y estuvo en funcionamiento durante una década, pese a todas las dificultades que conllevó. Finalmente, el último capítulo de esta “sección” y del libro lo firma David Igual Luis, quien procede a comparar las políticas portuarias de los distintos territorios de la Corona de Aragón. A partir de este esfuerzo, justamente pone en discusión la comprensión de la naturaleza de la navegación medieval dentro del binomio entre lo privado y lo público. La crítica a posiciones rígidas estatistas, difíciles de evidenciar dentro de las interacciones sociopolíticas y económicas del Occidente medieval, y el papel de colectividades e instancias de poder le conducen a proponer alternativas más abiertas y de mayor comunicación entre iniciativas de particulares y comunidades y el lugar ocupado por las instituciones urbanas, territoriales y monárquicas en la canalización de la práctica de la navegación mercantil.

Así, el volumen coordinado por el profesor González Arévalo puede ser considerado desde hoy una de las piedras de toque a tener en cuenta para todo aquel que afronte el estudio de cuestiones de navegación y comercio en el Mediterráneo y, en general, en el mundo medieval entre los siglos XIII y XVI. No sólo lo es por la profundidad de la información trabajada por los autores, potentemente sostenida a partir de buen número de datos cuantitativos, pero también de valor cualitativo, fruto de la consulta de fuentes documentales en gran medida inéditas. La puesta en discusión de muchos de los conceptos que subyacen a la consideración de la práctica de la navegación, como la noción de “ruta” o el propio cuestionamiento de lo público y lo privado en la comprensión del horizonte conceptual político-institucional, socioeconómico,

material, y mental de las sociedades medievales -y, en general, preliberal-capitalistas- dotan al libro de un extraordinario interés para el investigador en estas materias. Además, el ejercicio comparativo entre los espacios italiano e ibérico ha ayudado notablemente a ampliar el conocimiento existente sobre la compenetración de iniciativas de particulares y la supervisión a través de instituciones comunales y monárquicas en los territorios hispánicos mediterráneos, amén de evidenciar la intensidad de las múltiples relaciones comerciales, en torno a no sólo el intercambio de bienes y dinero sino también del transporte y de conocimientos y experiencias en la práctica náutica entre ambas penínsulas del Mediterráneo occidental. Esperamos que este libro pueda servir de referencia para la ampliación de este tipo de estudios, también para otros espacios ibéricos de cara a una mejor comprensión de los procesos de comunicación marítima y mercantil entre los ámbitos mediterráneo y atlántico del Occidente Medieval.

Víctor Muñoz Gómez.
Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas.
Universidad de La Laguna.
c.e.: vmunozgo@ull.edu.es