

GONZÁLEZ ARÉVALO, Raúl (ed.), *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, Granada, Alhulia, 2016, 245 pp., ISBN : 9788494531941.

DOI: <https://doi.org/10.24197/em.19.2018.419-422>

Uno de los hitos (o mitos...) del comercio y la navegación mediterráneos bajomedievales es el fenómeno del establecimiento de las líneas regulares de galeras mercantiles estatales venecianas y florentinas. Y, por ello, a menudo, se han juzgado negativamente, incluso desde un cierto complejo de inferioridad, aquellas otras potencias, iniciativas o realidades mediterráneas que, como Génova y la Corona de Aragón, no pudieron, no supieron o no consiguieron (o, quizás, simplemente, en realidad no quisieron o intentaron) emular ese modelo.

Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval nace de un encuentro celebrado en Granada en 2013 con un título matizadamente distinto, puesto que lo que a priori se contraponía a la navegación “privada” era la navegación “pública”. Sus debates y reflexiones, mayoritariamente plasmados en esta publicación, deslizaron acertadamente lo “público” (siempre relativo) hacia lo “institucional” (que, en el citado caso ibérico, a diferencia del itálico y como glosa el texto de David Igual, puede corresponderse con distintas instancias “públicas” que no necesariamente tienen por qué actuar alineadas y que incluso pueden entrar en conflicto).

Si, como reza su contracubierta, este volumen nació “con vocación de constituir una aportación relevante a un tema complejo en el que nuevas fuentes y nuevas perspectivas están cambiando modelos que han quedado anticuados y, sobre todo, se han revelado inadecuados para analizar la realidad de la participación institucional y su interacción con la iniciativa privada en la navegación que caracterizó el Mediterráneo medieval”, es evidente que pone las bases para que así sea. Y esta puesta en común y reflexión conjunta, a veces inevitablemente más paralela que comparada, en torno a las distintas “modalidades” de navegación mercantil mediterránea y de vinculación al estado, al poder o a lo institucional (Génova, Venecia, Florencia y Corona de Aragón) es tan útil como necesaria.

El volumen se abre con un *excursus* de Michael McCormick (*Navegación, naufragios y genes: consideraciones sobre Arqueología e Historia Económica Antigua y Medieval*), desde una perspectiva tan de larga duración como pretendidamente interdisciplinaria, que expone y reivindica las potencialidades de la harvardiana SoHP (Initiative for the Science of Human Past at Harvard). Y, en definitiva, de las verdaderas Humanidades Digitales; verdaderas no solo porque se materializan en nuevas preguntas que nacen de los retos asociados a la colaboración con otros científicos no humanístico-sociales, sino también porque, en Harvard,

cuentan con la financiación y el apoyo institucional o académico adecuados. McCormick presenta la experiencia y resultados de una base de datos geográfica de naufragios antiguos y medievales para el estudio de la navegación antigua y medieval, partiendo del registro arqueológico combinado, entre otros, con la biogeoquímica, la genealogía genómica o los rastros isotópicos. Con todo, no deja de sorprender que, en algún momento, se refiera a la “arqueología científica” (¿acaso no es o debería considerarse “científica” toda la arqueología...?). Pero, en definitiva, de lo que trata es de romper una lanza en favor del uso de las nuevas tecnologías, con reflexiones de carácter metodológico que culminan con su certidumbre de que, con ellas, el estudio de la navegación antigua y medieval está entrando en una nueva era; y con su reconocimiento de que, aunque el trabajo pueda ser imperfecto, en la era digital no es necesario esperar a la perfección total para lanzar datos o materiales, aunque sean perfectibles: tras ello, cualquier ulterior investigación o análisis podrá no tener que partir de cero y, al fin y al cabo, el problema no son los datos sino el uso que de ellos puedan hacer los historiadores.

Las otras seis aportaciones dialogan mejor entre sí y, sobre todo, con el título y aspiraciones del volumen.

Partiendo de la constatación de que Génova, al contrario que Venecia, no pudo sufragar el mantenimiento de una flota estable, en *Un binomio indisoluble: navegación comercial y armamento público en Génova en los siglos XIV-XV*, Giovanna Petti Balbi explora la contraposición de lo “público” y lo privado en un entorno o realidad donde el armamento naval permaneció siempre dentro de la disponibilidad particular y donde las galeras y naves se construyeron y fueron de propiedad privada, pudiendo pasar a servir al *comune* en caso de necesidad. A la luz del “binomio indisoluble” de su título, Balbi repasa la normativa y el potencial marítimo genovés, la construcción y el armamento navales, y el papel de la navegación privada, la “navegación mixta” (“entre lo público y lo privado”) y los armamentos públicos, para concluir que, en Génova, armamento y navegación son un espejo de la propia sociedad: “simbiosis entre lo privado y lo público, entre libertad y licencia”, que gravita entre la debilidad crónica del erario público y las riquezas de los ciudadanos, acusando la falta de “voluntad de anteponer las necesidades reales de la colectividad a las propias, el sentido del bien común”.

En *El dispositivo naval de la flota mercantil veneciana: las mude de galeras (siglos XIV-XV)*, Bernard Doumerc examina, en realidad, la última de estas líneas de navegación venecianas, la *muda* llamada *al Trafego*, operativa entre 1460 y 1498, que cubrió el Norte de África hasta Alejandría y Beirut pero tocando la Romania en Modona, y en cuya configuración los intereses mercantiles de los musulmanes de Ifriqiya tuvieron un papel determinante. Doumerc parte de la base de que la gran capacidad que tuvieron los venecianos para adaptarse a la inseguridad de los mares fue el elemento esencial de la pujanza comercial de su república, de modo que interpreta las dificultades que encontró la *muda al Trafego* como “muestra del ingenio de los comerciantes venecianos incluso cuando se

acumulan los reveses de la fortuna” que “concentra tanto las innovaciones en la explotación de los nuevos circuitos comerciales como las referentes al cambio de mentalidad”.

Combinando fuentes archivísticas originales catalanas y toscanas, recogidas en unas extensas tablas finales, Sergio Tognetti busca determinar, en *Galeras estatales y veleros privados en la República florentina del Cuatrocientos: la praxis mercantil*, si en las seis décadas escasas de actividad de las líneas de navegación estatal florentina las galeras fueron, y en qué medida, un instrumento a la altura de los hombres de negocios florentinos. Especial interés adquiere la visión –y comparación–, frente al caso florentino, de los convoyes estatales venecianos como proyección de su imperio marítimo. En Florencia, en cambio, la navegación de sus galeras estatales gravitó solamente en torno a la centralidad de la economía urbana textil, lanar y sérica, y de los intereses, de la capital toscana, de modo que fue mucho más sensible y acusó de manera mucho más directa los cambios en los mercados de aprovisionamiento de materias primas y de exportación.

Por su parte, en *Acordes y desacuerdos. Navegación y comercio de las galeras mercantiles de Venecia y Florencia en el Mediterráneo ibérico desde una perspectiva comparada*, Raúl González Arévalo lleva a cabo un interesante ejercicio de comparación de la incidencia de las líneas de navegación venecianas y florentinas en tierras ibéricas mediterráneas. Tras un repaso bibliográfico que es de gran utilidad y en el que constata el “italocentrismo” imperante, y haciendo gala de sus conocimientos tanto de la realidad italiana como de la ibérica, el autor pone de manifiesto las estrategias complementarias de Venecia y Florencia con respecto a Mallorca y a los puertos peninsulares de la Corona de Aragón (Barcelona y Valencia). Y, a su vez, en qué medida y cómo estas líneas impulsaron la proyección mercantil internacional de estos territorios hacia el centro-norte italiano, el Magreb y el mar del Norte. En lo que al sultanato nazarí de Granada respecta, la articulación complementaria se refleja en el papel de la *muda* veneciana de Berbería en el desarrollo de los contactos entre Valencia, Granada y el Magreb y en el transporte de mudéjares valencianos desde el Magreb a la península, frente al uso de las galeras toscanas para los desplazamientos de Valencia a Granada.

Con *Galeras de líneas de navegación en el gran comercio catalán a mediados del siglo XV. ¿Mito o realidad?*, y tras confesar, con una encomiable honestidad científica, algunos prejuicios que limitaron o condicionaron sus propias aproximaciones previas, Damien Coulon recupera una temática que ya había abordado en anteriores ocasiones, la del “proyecto” o supuesta propuesta de creación, en 1433, en las cortes de Barcelona, por parte del catalán Lluís Sirvent, de una línea de navegación mercantil con galeras de la Generalitat. Una línea que conectara Barcelona, Flandes e Inglaterra y que, después de una primera vuelta a Barcelona, continuara hacia el Levante mediterráneo y regresara a Barcelona. Como reconoce Coulon, acerca de la propuesta en sí no puede sino realizarse una cierta especulación interpretativa, puesto que el texto de las cortes no es explícito en

algo tan fundamental como la voluntad de reiteración y de perduración de los viajes. Pero lo cierto es que la experiencia, truncada con la muerte del propio Sirvent, fue más exitosa de lo que parecía a priori. Porque, pese a la irregularidad en el ritmo y coordinación de las salidas, tuvo continuidad, de modo que, desde 1434, y en diez años, se realizaron trece viajes dobles.

Finalmente, haciendo un notable esfuerzo por aunar las realidades de Cataluña, Valencia y Mallorca, en *Las instituciones de la Corona de Aragón en la navegación mediterránea del siglo XV*, David Igual Luis realiza un repaso de la intervención institucional (monarquía, municipio, Generalitat) en la navegación de la Corona de Aragón. Valora el papel del proteccionismo, de los grupos sociales y el coste del transporte marítimo en los distintos territorios; contrasta las rutas de las galeras catalano-aragonesas con el ámbito mediterráneo; y saca a relucir las contradicciones habidas entre las distintas administraciones. En definitiva, Igual pone de manifiesto el escaso alcance logrado por las intervenciones públicas directas en la navegación comercial dentro de la Corona de Aragón bajomedieval.

Pese a tratarse, mayoritariamente, de compartimentos estancos, los trabajos incluidos en este volumen (que tienen como mérito añadido no ser meras síntesis sino aportar, también, investigaciones de primera mano) componen una buena radiografía global que conforma un actualizado panorama o estado de la cuestión. Que, a su vez, abre nuevas vías de reflexión y de investigación.

Esta puesta en común no puede sino considerarse como un gran acierto, puesto que da la posibilidad de contrastar las distintas realidades u opciones que los poderes públicos de las principales potencias mediterráneas bajomedievales pusieron o intentaron poner en práctica con respecto a la navegación mercantil.

Que, en la Baja Edad Media, el modelo de las *mude* implementado por Venecia –y, colateralmente, el de las galeras florentinas– se intentara emular; o que, historiográficamente, este modelo se haya idealizado y haya abducido, cual espejismo, las interpretaciones de los estudiosos de la navegación bajo presupuestos de mayor o menor perfección en función de su mayor o menor asimilación a él, es otro discurso.

La cuestión sigue siendo que cada realidad experimentó, con mayor o menor éxito, y buscó, a su propia manera y dependiendo de sus propios condicionantes, fórmulas o equilibrios entre lo público y lo privado, o lo institucional y lo particular, en la navegación y en el negocio mercantil. Y que una obra como esta, que las pone frente a frente, no solo es útil sino que era necesaria para que estas distintas realidades pudieran ponerse ante el espejo, y para permitir que se valore hasta qué punto las distintas soluciones o resultados fueron fracasos de emulación o intentos de adaptación y de respuesta a las propias particularidades.

Roser SALICRÚ I LLUCH
Institución Milà i Fontanals (IMF) CSIC - Barcelona
rsalicru@imf.csic.es