

# **CONFLICTIVIDAD POR LA JURISDICCIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL EN EL CANTÁBRICO EN LA EDAD MEDIA**

**Beatriz Arízaga Bolumburu**

Universidad de Cantabria

## **O. INTRODUCCIÓN**

El espacio castellano comprendido entre los reinos de Francia y Portugal, entre las desembocaduras de los ríos Bidasoa y Miño, toda la franja litoral de Guipúzcoa, Vizcaya, Cantabria, Asturias y Galicia, presenta una cierta unidad en su medio físico y en las actividades económicas que se ejercen en el medio marítimo, un medio tan peligroso como lleno de posibilidades y oportunidades para sobrevivir y enriquecerse.

Se trata de una costa rocosa, más o menos recortada, con unas cadenas montañosas próximas a la costa y con una plataforma continental estrecha pero rica en pesca, mientras que sus recursos agrícolas, cerealísticos, base de la alimentación medieval, son limitados debido a esa orografía montañosa y a su clima húmedo. Sus ríos de corto recorrido y de difícil navegabilidad son la única vía de penetración por los estrechos valles hasta el interior del país. Sin embargo esos mismos ríos ofrecen en sus desembocaduras, en sus rías, la posibilidad de establecimiento de enclaves portuarios seguros y protegidos.

Tras la unificación de toda la costa Cantábrica en el reino de Castilla en la primera mitad del s. XIII, los intereses políticos de las villas portuarias confluyen aportando estabilidad en la zona, dicha estabilidad, aun siendo necesaria para un desarrollo social y económico, no es suficiente, hay que resolver otro tipo de conflictos y problemas. Hay que lograr acuerdos interportuarios y generar códigos legales que garanticen el comercio en las costas atlánticas sin grandes sobresaltos<sup>1</sup>.

Entre los más destacados puertos del Cantábrico se establecen acuerdos pactados para obtener mutua ayuda y protección con la finalidad de hacer prosperar la actividad marítima. A finales del s. XIII, en 1296, se crea la Hermandad de las Marismas. En dicho acuerdo se regula el tráfico mercantil entre países amigos y enemigos, se establece una normativa de resolución de conflictos entre los puertos asociados, y se potencia la actividad comercial entre ellos<sup>2</sup>. En el mismo sentido se manifiestan posteriores tratados de paz entre los que cabe destacar por su importancia y la amplitud del ámbito geográfico que abarca, el otorgado por Eduardo III de Inglaterra el 9 de Julio de 1353 en Westminster. Dicho acuerdo fue aceptado y firmado oficialmente, por las partes implicadas, en la iglesia de Fuenterrabía en Octubre de 1353. Afectaba a todos los puertos del Cantábrico desde Bayona de Galicia hasta Fuenterrabía, y a los puertos franceses bajo dominio inglés de Bayona y Biarritz<sup>3</sup>.

## 1. PROCESO DE CREACIÓN DE LAS VILLAS PORTUARIAS

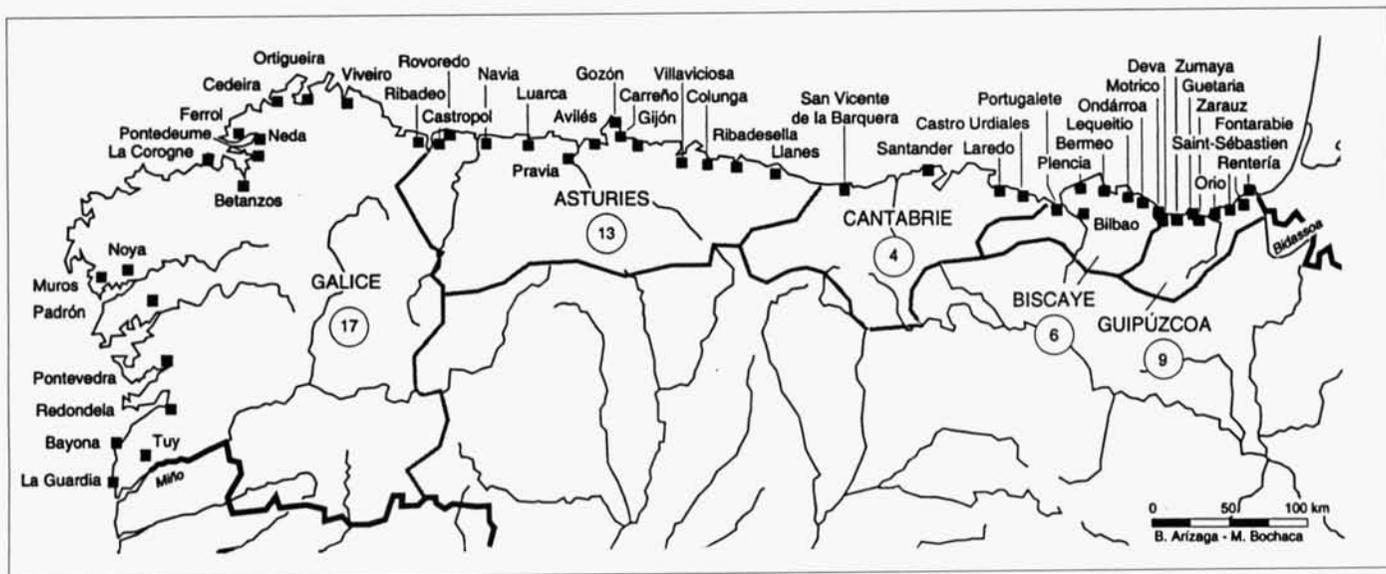
En los primeros tiempos de la Edad Media, la franja litoral no mereció excesivo interés a los monarcas castellano-leoneses. Fue a partir de la segunda

---

<sup>1</sup> El matrimonio entre Alfonso IX de León y Berenguela de Castilla, hija de Alfonso VIII, en 1197, permitió que treinta años más tarde (1227), se reunieran ambos reinos con la subida al trono de Fernando III.

<sup>2</sup> La Hermandad de las Marismas agrupa a puertos vasco-cántabros con Vitoria, regulando favorablemente las transacciones comerciales con mercaderes portugueses y prohibiendo el tráfico con los puertos de Aquitania, Flandes e Inglaterra mientras durase el conflicto armado entre el reino de Francia y el de Inglaterra.

<sup>3</sup> MORALES BELDA, F. *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona, 1973, pp.103-104 «*inter gentes navegantes et alios de villis et locis de la Marisme Regni Castellae compuntando de loco Fontis Reindi (Fuenterrabía) usque ad locum Baionae de Myer (Bayona- Galicia), ex una parte, et gentes navigan-*



Ciudades y villas portuarias medievales.

mitad del s. XII cuando la costa castellana se integró dentro de la política regia de repoblación y reorganización del territorio. Desde 1150 hasta finales del s. XIV se generó un importante proceso de urbanización, de creación de villas portuarias. La concesión de cartas de poblamiento a iniciativa de los monarcas favoreció la concentración de la población en los nuevos enclaves y el desarrollo de actividades económicas de carácter marítimo.

En este proceso de poblamiento se pueden definir tres fases. *Una primera* hasta la muerte de Alfonso IX (1230). En la zona galaico asturiana la única villa anterior a Alfonso VIII fue la de Avilés, que recibió su fuero entre (1065-1106) y una confirmación posterior de Alfonso VII en 1156. Fernando II repuebla la costa gallega, en 1163 confirma las franquicias a Padrón que se convirtió en el puerto natural de Compostela, funda Noya (1168), Pontevedra (1169) y Ribadeo (1182). Bajo la iniciativa de Alfonso IX a comienzos del s. XIII se crean otros cinco puertos en Galicia: Vivero (1200), La Guardia (1200), Bayona de Miño (1201), La Coruña (1209), Betanzos (1213) y dos más en Asturias Llanes (antes de 1225) y Pravia (1230). En Galicia y en Asturias los monarcas trataron de reorganizar por medio de los puertos el flujo de peregrinos y mercaderes provenientes del «extranjero». En Cantabria desde fechas muy tempranas aparecen los puertos medievales de Castro Urdiales (1163) y Santander (1187). En el otro extremo de la costa, el rey navarro Sancho el Mayor buscando una ruta comercial marítima crea la villa de San Sebastián (antes de 1180). Tras la entrada de Guipúzcoa y Álava bajo el dominio de Castilla, Alfonso VIII reactiva el proceso fundacional poblando Fuenterrabía (1203), Motrico (1209), Guetaria (1209), Laredo (1200) y San Vicente de la Barquera (1210). Tras algunos años de estancamiento, Fernando III funda Zarautz (1237) y en el Señorío de Vizcaya se crea Bermeo en 1236.

*La segunda fase* coincide con el reinado de Alfonso X (1252-1284). Asturias estrena seis nuevas fundaciones en 1270, Ribadesella, Colunga, Maliayo (Villaviciosa), Gijón, Valdés (Luarca) y Navia, a las que se añadieron Carreño y Gozón al final del reinado. En Galicia funda Santa María de Ortigueira (1255), Ferrol, Neda, Cedeira, Redondela, y Pontedeume en (1270). Muros recibió el

---

*tes et alios civitate Baionae (Bayona- Francia) et loci de Verry (Biarritz), ex altera». Véase también los pactos entre Bayona y Biarritz con San Sebastián en ARIZAGA, B. La percepción de la frontière en Guipúzcoa au Moyen Age. Les Villes Frontière. Moyen Age époque Moderne. París L' Harmattan. 1996 p.141.*

Fuero de Benavente y se incorporó al señorío compostelano. Roboredo (1282) y Castropol (1299) fundaciones señoriales de la iglesia de San Salvador de Oviedo completan la siembra de villas en este segundo periodo.

### CUADRO DE VILLAS PORTUARIAS - FASES DE POBLAMIENTO

GALICIA		ASTURIAS		CANTABRIA		VIZCAYA		GUIPUZCOA	
Padrón	a 1163	Aviles	a 1156	CastroUrdiales	1163			San Sebastián	a 1180
Noya	1168			Santander	1187			Fuenterrabia	1203
Pontevedra	1169			Laredo	1200			Motrico	1209
Ribadeo	1182			San Vicente B.	1200			Guetaria	1209
Vivero	1200								
La Guardia	1200	L.Lanes	1225			Bermeo	1236	Zarauz	1237
Bayona	1200	Pravia	1230						
La Coruña	1209								
Betanzos	1213								
Ortigueira	1255	Rivadesella	1270						
Ferrol	1270	Colunga	1270						
Neda	1270	Villaviciosa	1270						
Cedeira	1270	Gijón	1270						
Redondela	1270	Luarca	1270						
Pontedeume	1270	Navia	1270						
Muros	1286	Carreño	fin XIII						
		Gozón	fin XIII						
		Rovoredo	1282			Plencia	1299		
		Castropol	1289						
						Bilbao	1300	Renteria	1320
						Portugalete	1323	Deva	1343
						Ondarroa	1327	Zumaya	1347
						Lequeitio	1325	Orto	1379

B. Arizaga

*La tercera* fase se produce en la primera mitad del s. XIV. En este tiempo despierta la costa vizcaína que había quedado al margen del proceso poblador, con la fundación de Plencia (1299), Bilbao (1300), Portugalete (1323), Lequeitio (1325) y Ondarroa (1327). En Guipúzcoa se culmina el proceso con la creación de Rentería (1320), Deva (1343), Zumaya (1347) y Orío (1379). En algo más de dos siglos se crearon 48 villas portuarias 9 en Guipúzcoa, 6 en Vizcaya, 4 en Cantabria, 13 en Asturias y 17 en Galicia. Estas poblaciones costeras, se caracterizan por ser «villas nuevas» con un diseño de plano regular y dimensiones medianas<sup>4</sup>.

## 2. CONCESIÓN DE TÉRMINOS MARÍTIMOS

Al crear una nueva villa y concederle el monarca una Carta de Población o documento fundacional a los pobladores que allí se van a instalar, se establece un pacto que ambas partes se comprometen a cumplir. El rey otorga unos privilegios y derechos y demanda unas obligaciones. Entre los privilegios y derechos que consignan las Cartas de Fundación se encuentra el uso y disfrute de un espacio terrestre, fluvial y marítimo. El espacio terrestre está claramente definido, y las aguas de las rías y del mar se citan como límites del espacio terrestre concedido.

Tras una atenta lectura de buena parte de los documentos fundacionales conservados<sup>5</sup>, podemos destacar que cuando en ellos se explicitan los términos concedidos a las villas, el agua aparece como un límite en la mayor parte de los casos. Los términos concedidos llegan hasta la mar y nada se dice de los derechos que pudieran tener más allá de la orilla.

En la mayoría de los casos las rías y brazos de mar aparecen citados únicamente como delimitadoras del espacio urbano. Desde el Bidasoa al Oria son los

---

<sup>4</sup> SOLORZANO TELECHEA Y ARIZAGA BOLUMBURU: *El fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero*. Santander 2002. Este trabajo recoge las últimas aportaciones de los especialistas en temas urbanos del norte peninsular, con un planteamiento homogéneo y una importante puesta al día de las líneas de investigación seguidas en cada zona geográfica así como los puntos débiles. También ofrece una bibliografía actualizada para quienes deseen trabajar sobre el tema. Caben destacar las aportaciones de Ferreira Priegue, Ruiz de la Peña, Solórzano Telechea y Fernández González.

<sup>5</sup> Se han visto las cartas de población de Guipúzcoa, Vizcaya, Cantabria y Asturias, y en todos los casos se aprecia la misma delimitación de términos: «hasta la mar».

términos iniciales de San Sebastián<sup>6</sup>. Fuenterrabía se extiende desde «el río Oyarzun hasta el río de Fuenterrabía»<sup>7</sup>. Laredo desde el vado de Buxoa, en la ría del Asón, hasta la ría de Oriñón<sup>8</sup>. Luarca desde el agua de Navia hasta el agua de Candevedo y de Reocabo<sup>9</sup>. Castropol desde la ría de Ribadeo hasta la ría de Navia<sup>10</sup>.

Si analizamos en profundidad las fórmulas de concesión de términos a las villas marítimas encontraremos sutiles diferencias cuando se nombran las aguas como límites del territorio comunal concedido. En ocasiones, no demasiado frecuentes, la documentación deja entrever algún matiz que nos permite interpretar que también las aguas de las rías y de la mar ribereña pueden ser «propiedad» de la villa. Así lo percibimos en el documento de confirmación de términos a Motrico en 1256, en el agua del río no se cita como límite sino como término y propiedad comunal «e los términos son estos: el agua del Deva fasta Mendaro e de Mendaro fasta.....E estos términos sobredichos vos do e vos otorgo a vos míos pobladores de la villa de Motrico». Lo mismo sucede en Zumaya cuando se les concede los términos de los que gozaban los pobladores de Seaz, lugar en el que se creó la nueva villa, y se dicen que tengan «las aguas y puertos por el bocal y canal de Zumaya»<sup>11</sup>. En este segundo caso los problemas no se hicieron esperar. Cuando los vecinos de la villa de Zumaya haciendo uso de su derecho comienzan a realizar actividades pesqueras y comerciales por su ría, se ven interceptados por los veci-

---

<sup>6</sup> Este inmenso espacio se verá recortado años más tarde tras la fundación de Fuenterrabía. BANUS Y AGUIRRE J.L. *El Fuero de San Sebastián*. San Sebastián 1963. p. 84

<sup>7</sup> Carta Puebla de Fuenterrabía. En GOROSABEL, P. *Diccionario Histórico geográfico de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa*. 1ª Edición en 1862. Reedición. Cosas memorables de Guipúzcoa. T. IV. Bilbao. 1972. p. 684-685. Los términos de Fuenterrabía van desde el Puerto de Pasajes hasta el Bidasoa. Se estableció dicha villa dentro del primitivo espacio concedido a San Sebastián, lo que ocasionó posteriores problemas por los derechos de uso del puerto.

<sup>8</sup> En el documento fundacional otorgado por Alfonso VIII en 1200 se recogen pormenorizadamente los límites del territorio concedido. «Dono y concedo por término de Laredo desde el vado de Buxoa hasta la cumbre de Busquemado .... y hasta el mar de Oriñón». CUÑAT CISCAR V. *La documentación medieval de la villa de Laredo (1200-1500)*. Santander 1998 pp.55-56

<sup>9</sup> Carta de población de Valdés (Luarca) 1270. RUIZ DE LA PEÑA, J.I. *Las polas asturianas en la edad media*. Oviedo 1981 p. 331

<sup>10</sup> Carta de población de Castropol 1299. RUIZ DE LA PEÑA, J.I. *Las polas asturianas en la edad media*. Oviedo 1981 p. 331. «E dámosle por alfoz la tierra que iaz dentro los términos del honor de Suarón, assi commo son e assi commo los mando pesquerir el rey D. Alfonso, conviene a saber: assi commo parte por la foz del agua de Navia que entra a la mar.....e commo va la mar mayor por la ribera fasta la foz de Navia».

<sup>11</sup> GOROSABEL, P. *Diccionario Histórico geográfico de los pueblos....* Op. Cit. pp. 698 y 734

nos de otra villa creada con anterioridad, Guetaria, a la que se le había concedido también la ría.

### **3. LAS RÍAS Y BRAZOS DE MAR COMO PARTE DEL TERMINO JURISDICCIONAL**

Las escasas precisiones en la documentación fundacional, arriba mencionadas, son de extraordinaria importancia porque justifican comportamientos posteriores cuando surgen los conflictos vecinales por el uso y control de las rías y la posibilidad de establecer puertos comerciales en ellas.

La defensa de las aguas de las rías, como términos concejiles propios, es constante a lo largo de toda la edad media y se empeñan con igual énfasis que en la defensa de los términos terrestres. Las villas costeras tratan de controlar su uso y aprovechamiento en exclusividad.

Cada vez que una villa recibe una ría entre sus términos jurisdiccionales considera que le pertenece toda la ría o brazo de mar, incluyendo las tierras de la otra orilla que son bañadas por sus aguas, y esta interpretación suele estar en el origen de los conflictos posteriores que se generan cuando al otro lado de la ría existían núcleos de hábitat que disfrutaban del uso del brazo de mar desde tiempos inmemoriales.

Uno de los conflictos mas relevantes fue el que se generó entre el reino de Castilla y el de Francia por el uso del río Bidasoa en cuya desembocadura estaba asentado el puerto de Fuenterrabía. Guipúzcoa proclamaba que el dominio de todo el río pertenecía a la villa y puerto de Fuenterrabía, por tanto su jurisdicción, su dominio, se extendía hasta las tierras que eran cubiertas por las aguas en marea alta en la otra orilla. De manera que también se consideraba propiedad del reino de Castilla las orillas de Hendaya.

Las primeras desavenencias se plantean en 1458 cuando los franceses comenzaron a construir en la ribera del Bidasoa, en el arenal de Hendaya, frente a la villa de Fuenterrabía, una torre defensiva. El monarca castellano Enrique IV dictó ante este hecho una Real Cedula por la que se conminaba al rey de Francia y al alcalde de Bayona a que cesasen la obra porque las dos riberas del río eran de

su señorío. Se justificaba dicha afirmación por el hecho de que el agua del río les pertenecía así como la tierra de la otra orilla que mojaba en las pleamares. No quedó concluido el conflicto y por éste y otros motivos, en 1509 se trató de solucionarlo por medio de una concordia entre las partes. Los delegados de ambos países pronunciaron una sentencia provisional en la villa de San Juan de Luz el 10 de Abril de 1510 por la que se permitía a los moradores de Hendaya disfrutar y explotar el río en beneficio personal. Se les permitía tener artes de pesca en el río como nasas y pesqueras y pescar con redes. Se les dio licencia para construir un molino. Podían tener puerto para desembarcar la pesca y mercancías que portaren en gabarras u otras naves sin quilla. Sin embargo todavía en esta fecha a comienzos del siglo XVI el dominio y jurisdicción seguía perteneciendo a la corona de Castilla. Queda claramente expresado este dominio en la facultad que tiene la villa de Fuenterrabía de ser la única con capacidad para poseer una gabarra —puente en todo el río fronterizo<sup>12</sup>— y en el derecho que tiene de imponer a todas las poblaciones a orillas del Bidasoa el uso de su puerto para carga y descarga de mercancías destinadas a la actividad comercial.

El otro gran conflicto fue el que ocupó a la villa de Santander durante toda la Edad Media por la defensa de sus derechos de uso del puerto de San Martín de la Arena situado en la desembocadura del río Besaya. Dicho puerto se hallaba bastante distante del núcleo urbano de Santander y la defensa de su jurisdicción, aunque reconocida constantemente por los monarcas, resultaba altamente costosa y complicada para la villa.

El término terrestre de Santander era escaso, pero por mar era mucho más extenso «en distancia de ocho leguas: las dos a la banda de Oriente hasta la canal que llaman de Galizano, y las seys restantes a la parte de Occidente, hasta un sitio que llaman Calleja y Vallota. Todos esos puertos, canales y rías y todo lo que moja y enjuga la agua de la mar con su flujo y reflujó, dentro destos términos, es jurisdicción desta villa, aunque la tierra que costea con ella sea de jurisdicción ajena»<sup>13</sup>. Este caso es particularmente conflictivo porque la gran extensión de término marí-

---

<sup>12</sup> ARIZAGA BOLUMBURU, B.: La perception de la frontière en Guipúzcoa au Moyen Age. *Les Villes Frontière. Moyen Age époque Moderne*. París L' Harmattan. 1996, pp.129-144

<sup>13</sup> CASTAÑEDA, Juan. *Memorial de algunas antigüedades de la villa de Santander y de los seis antiguos linajes della*. Publicado por CASADO SOTO, J.L. *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII*. Santander 1980 p. 139.

timo que se le concede impide que otros concejos y aldeas costeros de la zona puedan realizar actividades marítimas comerciales, salvo para su uso y consumo familiar, sin el consentimiento del puerto de Santander. Si a esta circunstancia añadimos que Santander no tiene capacidad para ejercer de forma efectiva sus derechos, nos encontramos con un conflicto permanente que vacía las arcas municipales en litigios continuos con sus vecinos<sup>14</sup>. En el siglo XVI Santander sigue recalando sus derechos de jurisdicción marítima sobre las rías y brazos de mar que fluyen tierra adentro e insisten en defender sus aguas de mar aunque éstas entren en otras jurisdicciones como se delimita y especifica en las nuevas Ordenanzas de la Cofradía de pescadores: «desde la Cruz del puerto hasta el puerto de Mobardo con todos los brazos de mar que entran entre tierras, así de jurisdicción de esta villa como de la Merindad de Trasmiera y Marquesado de Santillana, en cuanto tomare y ocupare el agua salada, porque todo se halla ... ser de esta villa y de sus jurisdicción lo que toma la dicha agua salada, e me consta por escritura e sentencia que sobre ello están dadas»<sup>15</sup>.

Estos derechos de jurisdicción que se otorgan a las villas suelen perjudicar a las poblaciones antiguas asentadas en la zona y también a las posteriores creaciones urbanas que se instalarán a orillas de estas rías, pues carecerán del libre uso de sus aguas aun estando ubicadas en sus proximidades. Normalmente obtienen el derecho de su plena utilización tras años de litigios y tras acuerdos o concordias firmadas entre las partes.

#### 4. EL MAR COMO PARTE DE LOS TÉRMINOS JURISDICCIONALES

En cuanto al derecho de uso de las aguas marítimas existen muy pocas referencias, en los privilegios fundacionales, únicamente podemos destacar las

---

<sup>14</sup> Especialmente interesante es el artículo sobre *La Jurisdicción de la villa de Santander* realizado por Lorena FERNANDEZ GONZALEZ y publicado como introducción en la obra de SOLORZANO TELECHEA Y FERNANDEZ GONZALEZ. *Conflictos jurisdiccionales entre la villa de Santander y el marquesado de Santillana en el s. XV*. Santander 1996. pp. 21-60.

<sup>15</sup> GONZALEZ CAMINO, F.: Relaciones entre el Ayuntamiento de Santander y la Cofradía de Mareantes de San Martín de de la Mar. Siglos XV-XVI. *La Revista de Santander*. Santander.1931 p. 261. Documento fechado el 16 de abril de 1519.

mencionadas en las Cartas Pueblas vizcaínas de Plencia y Portugalete. En la confirmación de la Carta Fundacional de Plencia de 1299 se les concede a los pobladores « términos para ballenas matar, del agua que corre por medio de Barqueido fasta Portugalete, e que podades goardar e tener buestras galeas, do mas quisieredes»<sup>16</sup>. En la de Portugalete hay una concesión parecida que hace referencia al derecho de uso del mar jurisdiccional de la villa. María Díaz de Haro les otorga a sus pobladores «por términos de la mar para matar ballenas, desde el río Lombar, donde se parte la tierra del rey; e de Meñacoz fasta Luchana; e los pescadores que moraren en este término que vengán con el pescado a la dicha villa»<sup>17</sup>.

Salvo estas frases que reconocen a las villas términos mar adentro, tendremos que esperar hasta las postrimerías del s. XIV o el s. XV para apreciar de manera más clara y evidente los «derechos» que esgrimen e imponen las villas portuarias en su entorno. Derechos que no han quedado suficientemente claros en los documentos fundacionales y sin embargo sabemos, por documentación posterior, que son de aplicación general especialmente cuando aparecen las Cofradías de pescadores.

#### 4.1 Legislación marítima castellana

Tratando de aportar alguna precisión, que las cartas de población no nos ofrecen, recurrimos a la revisión de la legislación marítima castellana. No existe un derecho marítimo visigodo, propiamente dicho, pero si existen algunos preceptos en la obra jurídica más significativa de este período el *Liber Iudiciorum*. En dicha obra se dedican cinco capítulos al comercio por vía marítima y a los hombres de mar<sup>18</sup>. No puede decirse que tengan un gran contenido legislativo marítimo, pero es la primera obra legal nacida en la Península Ibérica.

---

<sup>16</sup> Carta Puebla de Plencia de 1299. Publicada por ITURRIZA Y ZABALA J.R. *Historia General de Vizcaya y epitome de las Encartaciones*. Bilbao 1967 (1ª Edic. 1812) T.II pp.212-213

<sup>17</sup> Carta Puebla de Portugalete de 1322. Publicada por ITURRIZA Y ZABALA J.R. *Historia General de Vizcaya y epitome de las Encartaciones*. Bilbao 1967 (1ª Edic. 1812) T.II pp.233-238

<sup>18</sup> B.N.M. Sección Manuscritos Mss.772 y Mss. 12.924. Se trata de copias del *Liber Iudiciorum* del s. XVII y XVIII. Libro V Título V Capítulo V «De rebus commendatis et casu quocumque in naufragium. Libro XI Título III De Transmarinis negotiatoribus.



La intervención de los marinos del Cantábrico en las actividades comerciales europeas traen consigo el conocimiento y aplicación de los denominados *Rôles d'Oleron*. Este ordenamiento marítimo tiene su origen en 1152, siendo difundido a partir de las copias que se hicieron en Rouen en 1256. Se trata de una recopilación de sentencias surgidas en la isla de Olerón en la desembocadura del Garona. Parece que este código legal se llevaba aplicando largo tiempo antes de las redacciones que conocemos, y los hombres de mar de la cornisa atlántica europea desde el Báltico hasta el estrecho de Gibraltar hacían uso de él<sup>19</sup>.

Mayor información sobre leyes del mar poseemos para la zona del Mediterráneo. *El Libro del Consulado del Mar* de 1284 recoge la tradición legislativa de los *Costums de Mar* y a la par que la expansión catalano-aragonesa por el Mediterráneo se difunde dicho código, que es uno de los pilares del derecho marítimo internacional.

<sup>19</sup> FLORES DIAZ Manuel. *Hombres, Barcos e Intercambio. El derecho marítimo-mercantil del s. XIII en Castilla y Aragón*. Madrid. Edit. Sociedad Cultural Castellum. 1998 p. 20.

En el reino de Castilla, Alfonso X, reunió en su recopilación jurídica «Las Siete Partidas», las 14 leyes dedicadas a las actividades marítimas y comerciales en la Partida V título 9.

La mayor parte de estas aportaciones legales de carácter marítimo se redactan en el s. XIII, época en el que el comercio europeo estaba en pleno apogeo. Cabe pensar, por tanto, que los contenidos de dichas leyes no son de la época de su redacción sino que se tratan de costumbres de la mar aplicadas desde antiguo que ven sistematizada su reglamentación en documentos escritos de mediados del s. XIII. Es de destacar también que en muchos casos los contenidos en las diversas leyes son coincidentes y muy parecidos. La razón de dicha coincidencia estriba en que el derecho marítimo-mercantil se basó en la Costumbre y la Tradición de la actividad marinera, que se ejerce de forma muy parecida en todos los ámbitos geográficos<sup>20</sup>.

Las leyes de derecho marítimo que afectan al ámbito Atlántico y por ello al Cantábrico, espacio del que nos estamos ocupando, son los *Rôles d'Oleron*, Leyes de Layron, en versión castellana, y las Partidas. Entre los historiadores del derecho se ha debatido ampliamente sobre la posible influencia de los *Rôles d'Oleron* en la legislación contenida en Las Partidas. Algunos autores niegan tal influencia basándose en las fechas de redacción de ambos documentos, casi coetáneos, y en el diferente sentido de las dos legislaciones. Mientras que Las Partidas fijan el procedimiento a seguir en las causas marítimas, los *Rôles* dictaminan las sentencias<sup>21</sup>. Estudios más recientes se inclinan por relacionar ambas colecciones legales sugiriendo la posibilidad de que Las Partidas establecen el procedimiento seguido por los tribunales marítimos, y entre ellos el de Olerón. Si así fuera Las Partidas ayudarían a conocer el modo en que las sentencias francesas fueron preparadas<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> FLORES DIAZ Manuel. *Hombres, Barcos e Intercambio. El derecho marítimo-mercantil del s. XIII en Castilla y Aragón*. Madrid. Edit. Sociedad Cultural Castellum. 1998 p. 24

<sup>21</sup> ARIAS BONET, J.A.: El derecho marítimo en Las Partidas. *Revista de Derecho Mercantil* XLI 1966 pp. 91-108 (p.92-97).

<sup>22</sup> CORONAS GONZALEZ Santos M. «*Derecho mercantil castellano: Dos estudios históricos. I.- La jurisdicción mercantil castellana en el s. XVI II.- Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo*». León 1979. p. 23. FLORES DIAZ M. *Hombres, barcos e intercambios. El Derecho Marítimo Mercantil del s. XIII en Castilla y Aragón*. Edit. Sociedad cultural Castellum. Madrid 1998. pp. 86-94. HERNANDEZ DE BORONDO F. *Sobre la aplicación en España de los Rôles de Oleron*. El Escorial 1928 pp. 65-78.

## 4.2 Jurisdicción marítima: derecho marítimo mercantil

La legislación analizada nos aporta información sobre la resolución de conflictos en el ámbito marítimo, especialmente el relacionado con el tráfico mercantil y con los problemas derivados tanto con mercancías como con los hombres de la mar. Poca cosa vamos a encontrar en dicha legislación relativa a la jurisdicción marítima, entendida como el espacio que le puede corresponder a una villa costera. Pero sí ha llamado nuestro interés el artículo 14 del capítulo 9, de la Partida V<sup>23</sup>, en el que se dice que en la ribera de la mar deben ser puestos «judgadores» para librar llanamente los pleitos entre los mercaderes. En este artículo hay dos aspectos interesantes, por un lado el de los «judgadores» que parece que no son los jueces ordinarios territoriales, y por otro lado el mandato de resolver las causas marítimas «llanamente sin libelo», rápidamente con procedimiento oral y no escrito. La necesidad de atender con prontitud los conflictos de los hombres de la mar, tanto mareantes como pescadores, llevó a crear una jurisdicción especial para dichas gentes, donde la brevedad en la resolución de los conflictos, en el dictamen de las sentencias, era decisiva para proseguir su actividad y salir rápidamente a la mar sin perder los viajes mercantes ni las costeras pesqueras<sup>24</sup>.

Se puede decir, por tanto, que desde fechas muy tempranas se genera un tribunal marítimo diferente al de la jurisdicción ordinaria. En este principio se apoyan las cofradías de pescadores para resolver por sus propios órganos directivos los conflictos generados tanto en la actividad pesquera como en la actividad mercantil y en la vida ordinaria de sus asociados. En 1491 García Pérez Carracedo, su

---

<sup>23</sup> PARTIDA 5, 9, 14: «Como los judgadores que son puestos en la ribera de la mar, deven librar llanamente los pleitos que acaescieren entre los mercaderes. En los puertos, e en los otros lugares, que son ribera de la mar, suelen ser puestos juzgadores ante quien vienen los de los navios en pleyto sobre el precio dellos, e sobre las cosas que echan en la mar, o sobre otra cosa qualquier, e por ende decimos que estos juzgadores atales deven aguardar que los oyan e los libren llanamente, sin libelo, e lo mejor e mas ayna que pudieren, e sin escatima ninguna, e sin alongamiento, de manera que no pierdan sus cosas, nin su viaje por tardacion, nin por alongamiento punando en saber la verdad e las cabsas dubdosas que acaescieren ante ellos en los pleitos con los maestros o con los señores de la nave o con los otros omes buenos que se acertaren y, porque mas ciertamente e mejor puedan saber la verdad. Otrosi deben catar el quaderno de la nave el qual deve ser creydo sobre las cosas que fallaren escritas en el assi como diximos en la primera Ley deste titulo. E quando esto todo ovierẽ catado en la manera que es sobredicho, deve librar las contiendas e dar su juyzio en la manera que entendiẽre que lo deve fazer.»

<sup>24</sup> CORONAS GONZALEZ Santos M. «*Derecho mercantil castellano: Dos estudios históricos. I.- La jurisdicción mercantil castellana en el s. XVI II.- Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo*». León 1979, p. 20.



mujer y su hijo, vecinos de la villa de San Vicente de la Barquera fueron injuriados y atacados en la ribera de la mar con «puñales y con espada e broquel e puñal» e hirieron en la mano derecha a su mujer. Ante tal agresión el alcalde ordinario pidió a las víctimas que hiciesen una querrela contra los atacantes, pero los acusadores contestaron «que por ser ellos hombres de la mar e trabajadores que non querían mas desir en la dicha cabsa»<sup>25</sup>. En 1496 en una Real Ejecutoria de la Chancillería de Valladolid que afectaba a varios mercaderes, marinos y pescadores de San Vicente de la Barquera, los acusados de hundir un barco en la Berbería reclaman ser juzgados por los Mayordomos de la Cofradía de San Vicente como lo tenían por derecho según las Leyes de Layrón. Se oponen a tal pretensión los mercaderes terrestres o socios capitalistas del barco hundido que no son de la cofradía, y solicitan que les juzgue el alcalde ordinario de la villa. Como puede apreciarse esta doble jurisdicción estaba clara para todos aquellos que desarrolla-

<sup>25</sup> A.R.Chancillería de Valladolid-Reales Ejecutorias. San Vicente de la Barquera. 29 Noviembre 1491.

ban su actividad económica en la mar<sup>26</sup>. En esta misma villa casi un siglo más tarde se sigue insistiendo en la autonomía de las Cofradías de pescadores y mareantes para resolver sus propios conflictos. Así lo vemos claramente en un artículo de la Cofradía de pescadores de San Vicente de la Barquera de 1593, en el cual queda clara la división entre la jurisdicción ordinaria a cuyo frente estaba el juez ordinario de la población y la jurisdicción marítima cuyo representante era Mayordomo de la Cofradía<sup>27</sup>.

Únicamente permiten el enjuiciamiento por la autoridad ordinaria cuando el delito afecta gravemente a la integridad de la persona, como lo demuestran las Ordenanzas de Pescadores de Bermeo de 1353 en sus capítulos 23-24 y 25 que dictamina que los cofrades únicamente podrán acudir a la justicia ordinaria por delitos catalogados como mayores tales como muerte, herida sangrante, lesión importante o amputación de algún miembro. Así mismo se reservan para dicha justicia los insultos que atacan al honor del injuriado tales como llamarle ladrón, cornudo o hijo de puta<sup>28</sup>. El resto de las desavenencias tanto si se producen en el mar como en tierra, deberán resolverlas los cargos destinados a tal efecto dentro de la cofradía. El plazo en el que deben resolver los conflictos es de ocho días y en este período de tiempo les está prohibido a sus miembros quejarse ante ningún juez seglar o eclesiástico<sup>29</sup>.

---

<sup>26</sup> Alegan los acusados que el alcalde ordinario no podía entender en asuntos de la mar, pues dichos asuntos le competen exclusivamente al mayordomo de la cofradía de los mareantes e marinos y pescadores. Según las leyes de Lerion (Lairon). Archivo Real Chancillería de Valladolid- Reales Ejecutorias San Vicente de la Barquera 1496-Mayo 06.

<sup>27</sup> Ordenanzas de la Cofradía de mareantes de San Vicente de la Barquera 1593. «Por quanto en esta villa entre los vecinos mareantes de ella, que tratan la pesquería, ocurren pleitos, diferencias e contiendas sobre casos y cosas, e dudas de mar, e de sus pescas e navíos, e si se hubiesen de ver y determinar por los juezes por vía ordinaria se recrescer n muchos gastos e daños. ordenamos e mandamos, pues de inmemorial tiempo ac el Mayordomo que ha sido e es de la Cofradía de Señor San Vicente, de esta villa, fue juez de semejantes casos, como por la Ley de la partida le es mandado, e en ello no le impida el juez ordinario de la dicha villa, pues es servicio de Sus magestades, e bien publico de la dicha villa que así se haga e guarde la dicha ley, so pena que el Juez que en ello le impidiese fuese obligado a pagar los danos e gastos que en no se determinar conforme a la dicha ley a las partes se recrecieran: e la dicha ley mandamos poner al pie de esta ordenanza e su tenor es el siguiente: quinta partida titulo nueve ley final». Recogida por CASARIEGO J.E.: *Historia del derecho y de las Instituciones marítimas del mundo hispánico peninsular*. Madrid 1947. «Jueces del mar» p. 178

<sup>28</sup> ORDENANZAS DE LA COFRADIA DE PESCADORES DE BERMEO 1353. Publicadas por LABAYRU, E. *Historia general de Bizcaya* T.II Biblioteca de la Gran Enciclopedia Vasca. Bilbao 1968 pp. 820-840.

<sup>29</sup> ORDENANZAS DE LA COFRADIA DE MAREANTES «SANTA MARIA DE ITZIAR» DE LA

### 4.3 Jurisdicción espacial en el mar «El término marino»

La legislación general a la que hemos hecho referencia Leyes de Layron y Partida V afectan a la jurisdicción marítima entendida como el derecho marítimo mercantil, esto es a la actividad comercial realizada en el medio marino. El derecho marítimo mercantil trata de dar solución a los conflictos, a los problemas surgidos en el ejercicio del comercio marítimo, tanto en el puerto de partida como en la ruta o en el puerto de llegada. Regula también las relaciones entre el maestro de la nave, los mercaderes que le confían sus productos para venderlos en otros



VILLA DE DEVA 1448. Archivo Municipal de Deva Libro 6º nº 1 pp. 4-7. Transcritas por Elena Barrena *Tres siglos de Historia del Concejo de Monreal de Deva (s.XIV-XV y XVI)* Trabajo Inédito. ORDENANZAS DE LA COFRADIA DE MAREANTES DE SAN PEDRO DE FUENTERRABIA (1361-1551). Publicadas por HERRERO LICEAGA, V.J. en *Cuadernos de Sección Historia-Geografía nº 10*. Sociedad de Estudios Vascos San Sebastián 1988. pp. 317-334.

puertos y la tripulación, para ello establecen una jurisdicción marítima especial desgajada de la ordinaria. Es este derecho especial el que aplican también las cofradías de pescadores a sus miembros como vemos en sus Ordenanzas. Sin embargo, nos queda por resolver otro aspecto: el «derecho de uso» del término marino que puede corresponder a cada comunidad costera. Tendremos que esperar a documentación posterior en el tiempo para que nos expliquen como concebían el «dominio» del agua del mar.

Hay un estudio detallado sobre la jurisdicción marítima de las cuatro villas cántabras: San Vicente, Santander, Laredo y Castro Urdiales, realizado por Lorena Fernández en el que queda de manifiesto el reparto costero que se hizo entre las cuatro villas, negando toda posibilidad de obtener recursos del mar y comercializar con ellos u otras mercancías, a las demás aldeas y poblaciones cuyos términos llegaban hasta el mar. Es un caso paradigmático que ilustra perfectamente el concepto que se tenía, con razón, de que el mar era una fuente de recursos económicos. La jurisdicción de la costa de Cantabria perteneció únicamente a las cuatro villas fundadas entre finales del s. XII y principios del s. XIII. La costa comprendida entre Asturias y País Vasco quedaba repartida entre los cuatro puertos. Con esta decisión real se trataba de potenciar el dominio portuario de estas incipientes villas, aunque para ello hubiera que privar a todos los asentamientos existentes a lo largo de la costa de ese derecho de explotación del medio marino con fines comerciales. Este reparto de la costa entre las cuatro villas no significa que todas tuvieran el mismo espacio marítimo.

A su vez la jurisdicción marítima de las villas cántabras de San Vicente, Santander, Laredo y Castro Urdiales se estima en 10 leguas o 55 km. mar adentro<sup>30</sup>. No sabemos si el resto de las villas del Cantábrico alcanzarían esta extensión mar adentro, parece poco probable, pero aunque así fuera, lo cierto es que no están capacitadas para ejercer un control efectivo sobre semejante superficie marina. La posibilidad de ejercer un control sobre el mar está en relación directa con los medios humanos y materiales disponibles en la época, que no son otros que los brazos de los remeros que impulsan las embarcaciones y el viento que hincha las

---

<sup>30</sup> FERNANDEZ GONZALEZ, Lorena. «Jurisdicción de la villa de Santander». En *Conflictos Jurisdiccionales entre la villa de Santander y el marquesado de Santillana en el s. XV*. Edit. Fundación Marcelino Botín. Santander 1996 p.23.

velas. En consecuencia sus aguas jurisdiccionales se limitarán al trayecto de ida y vuelta, en una jornada, de una pinaza tripulada con un mínimo de seis hombres y un tamaño superior a los cinco metros. Tampoco era necesario adentrarse mucho más mar adentro para poder controlar el tráfico marítimo, ya que la navegación medieval al ser de cabotaje transitaba paralela a la costa, sin perder de vista la línea de tierra.

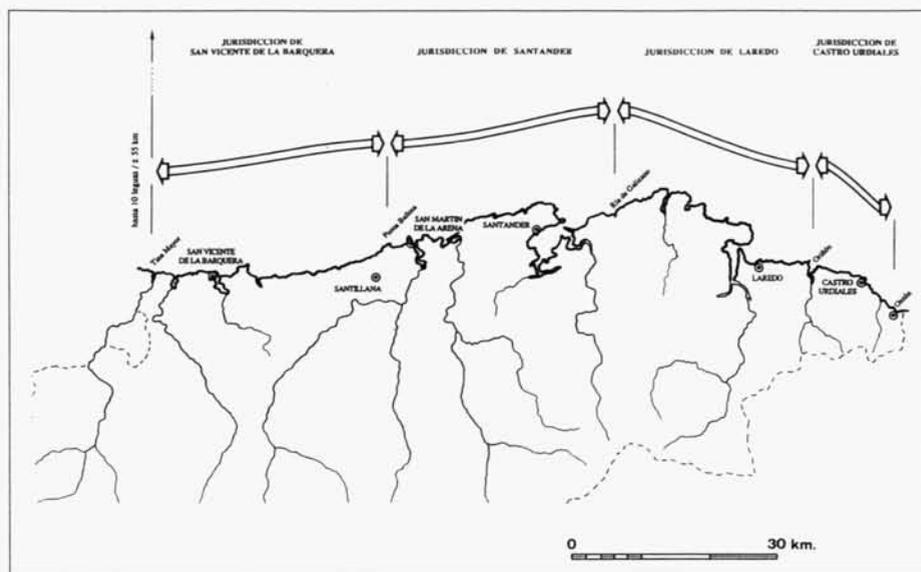
Las cofradías de pescadores consideran como suya toda la superficie marítima que son capaces de controlar visualmente desde sus atalayas. Desde ellas dan aviso de la presencia de ballenas en sus aguas, considerando al cetáceo como propiedad de los pescadores de la villa que la hubieran avistado. Estiman también que son sus marineros y no otros quienes tienen el derecho del ataje (guía a puerto) de las naos avistadas desde sus promontorios hasta el puerto<sup>31</sup>. Así mismo se consideran con el derecho de poder obligar a desviarse hacia su villa a las naves cargadas de vituallas que transiten frente a sus costas, si la villa se encuentra necesitada de cereales o cualquier otro tipo de alimento.

Las comunidades costeras conciben el mar que baña sus costas como de propiedad comunal. La gestión comunal del aprovechamiento de los recursos naturales tiene como características básicas la exclusión de los «no miembros» del grupo que las gestiona y la dotación de normas de uso del recurso natural. Por esta razón veamos a los concejos de las villas portuarias y a las cofradías de pescadores actuando como controladoras del mar generador de recursos económicos.

Los derechos que el grupo posee o se atribuye sobre los bienes comunales, en este caso el mar, no hay que entenderlos como unos derechos de propiedad, sino unos derechos de defensa de la exclusividad de una renta, de un beneficio que se obtiene de la explotación del medio. Normalmente los derechos comunales sobre el mar, en la Edad Media, los suele reconocer la monarquía tras la aprobación de las Ordenanzas de pescadores y mareantes presentadas por las villas portuarias. Fueron las cofradías de pescadores y mareantes quienes durante siglos ges-

---

<sup>31</sup> ORDENANZAS DE LA COFRADIA DE PESCADORES DE BERMEO 1353.Ord. n.º 46 Op.Cit. «Otro si hemos de costumbre antigua y ordenamos que si el tal navio o nao que así fuere para el dicho puerto de Portuondo (Mundaca) sin tomar la pinaza que así le salio (de Bermeo), y si después tomare alguna pinaza de Mundaca o de otra parte, que el tal navio y maestre y compañía sean tenuto de pagar a la primera pinaza su ataje...»



Jurisdicción marítima de las cuatro villas de la costa.

tionaron el acceso y el aprovisionamiento de los recursos pesqueros de forma exclusiva<sup>32</sup>.

La gestión de estos recursos marítimos fue similar en toda la costa y se caracterizan por lo siguiente:

- Determinación clara de quienes tienen acceso al recurso y quienes no.
- Redacción de reglamentación pormenorizada sobre:
  - Los lugares o zonas donde pueden actuar
  - Los medios y tecnología a usar entre los pescadores
  - Períodos del año en el que se puede explotar el recurso
  - Reglamentación de las jornadas de trabajo, en días y horarios.

—Las normativas y reglamentaciones de las que se dota el grupo son emanadas del propio grupo, y no admiten ingerencias de la autoridad concejil.

<sup>32</sup> LOPEZ LOSA, Ernesto. La propiedad en el mar: acceso a los recursos y territorios de pesca. las cofradías de mareantes de la costa vasca (XIV principio del s. XX).pp-199-217. *Comunidades pesqueras*. Cuadernos de Antropología-Etnografía. Eusko-Ikaskuntza. SanSebastián-Donosti. 1997.

—Las normativas tienen capacidad sancionadora para los miembros del grupo.

—Se dotan de mecanismos propios para la resolución de conflictos.

## **5. EL MAR FUENTE DE RECURSOS ECONÓMICOS Y GENERADOR DE CONFLICTOS ENTRE LAS VILLAS MARÍTIMAS**

Sin ánimo de ser exhaustivos vamos a presentar una tipología de los conflictos seleccionados a través del ámbito geográfico tratado.

### **5.1 Conflictos de carácter pesqueros**

La pesca no sólo proporcionó a las poblaciones del litoral un producto alimenticio de primera necesidad, sino que también le presentó un bien de intercambio comercial, en los mercados del traspáis y en otros más lejanos. A partir del s. XIV se convierte en una actividad económica a gran escala, orientada a la comercialización de los bienes del mar<sup>33</sup>. Ya en 1268 el Ordenamiento de las Cortes de Jerez en la relación de centros importantes de tráfico comercial y mercantil cita a Avilés, Santander, Laredo, Castro Urdiales, San Sebastián y Fuenterrabía<sup>34</sup>.

La pesca fue el soporte económico sustancial de esas comunidades urbanas a pesar de la imagen historiográfica que ha resaltado la función comercial y mercantil<sup>35</sup>. Incluso a finales del s. XV el motor económico y social de las villas del Cantábrico sigue siendo la pesca. En las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, los datos proporcionados a través de la recaudación de la alcabala en dichos puertos prueban que por lo menos el 50% del montante total provenía de la actividad pesquera, en Castro Urdiales era el 53%, en Santander el 44%, en San Vicente de la Barquera el 54% y en Laredo el 53 % y el resto de actividades varias<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup> RUIZ DE LA PEÑA, J.I. *Las Polas asturianas en la Edad Media*. Oviedo 1981. p. 225.

<sup>34</sup> RUIZ DE LA PEÑA, J.I. *Las Polas asturianas en la Edad Media*. Oviedo 1981. p. 231

<sup>35</sup> RUIZ DE LA PEÑA, J.I.: *El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los ss. XII y XIII*. En *El Fuero de Santander y su época*. Santander 1989 pp. 255-291

<sup>36</sup> BUSTAMANTE, R.: *Historia de Castro Urdiales, desde los orígenes hasta la época moderna*. Santan-

Fue en buena medida, la pesca junto al tráfico de mercancías ligadas a dicha actividad la que sostuvo el tráfico transportista que se dirigía desde los puertos hacia el interior, bien transportando el pescado o demandando materias primas para el ejercicio de la pesca o su conservación.

Los conflictos de carácter pesquero están perfectamente reflejados en el puerto gallego de *Pontevedra*. Pontevedra era el núcleo de población de mayor importancia en la zona y el puerto principal de la ría de su mismo nombre. Cuando Fernando II en 1169 le concede el fuero, intenta estabilizar en aquel lugar a la población del entorno y promover las actividades marítimo comerciales. Posteriormente, Alfonso IX le concederá dos privilegios que le ayudarán a consagrarse como puerto pesquero. En el primero de 1229, le concede el derecho de secar y exportar merluzas (pissotas-pixotas) por todo el reino de León y fuera de él. En el segundo (confirmado en 1238 por Fernando III) se le reconoce junto a Noia el derecho exclusivo en toda Galicia para la elaboración del «sain»<sup>37</sup>. Este aceite extraído de la cabeza y vísceras de las sardinas y utilizado como lubricante en la elaboración de paños y como combustible en la iluminación doméstica, se envasaba en barriles y se embarcaba en Pontevedra con diferentes destinos.

Con ser importantes los privilegios mencionados, lo fue aún más el reconocimiento para Pontevedra del derecho de uso exclusivo de las aguas de toda la ría. Parece que desde finales del s. XII la villa gozaba de este derecho y lo fue ejerciendo de forma contundente ante todas las demás poblaciones ribereñas, originándose numerosos e importantes litigios.

Durante el s. XII y XIII Pontevedra no tenía rival en la ría y todavía en la segunda mitad del s. XIV seguía recibiendo privilegios reales que la favorecieron aún más con la concesión del alfolí de la sal que obligaba a todos los pescadores de la zona a acudir a su puerto para proveerse de dicho producto, imprescindible para la conservación del pescado y su posterior comercialización<sup>38</sup>.

---

der 1988 p. 128 y VALDOR ARRIARAN, Marta. *Libro y cuentas de las Alcabalas, propios y rentas de la villa de Laredo*. Santander 2002.

<sup>37</sup> LOPEZ FERREIRO, A.: *Fueros Municipales*. p. 517. GONZALEZ Julio. *Reinado y Diplomas de Fernando III*. Córdoba 1980 t. III p. 171.

<sup>38</sup> A.G.S. Diversos de Castilla en GARCIA ORO, J. *Galicia en al Baja Edad Media.: Iglesia, Señorío y Nobleza*. Santiago 1977. Apéndice III.

Ante la evidencia de las riquezas que los monarcas obtenían de las rentas de la pesca y su exportación canalizada a través de las villas marítimas por ellos fundadas, los señores tanto laicos como eclesiásticos optaron por participar ellos mismos de dichas riquezas creando pequeños núcleos de población en las orillas de la ría en los siglos XIV y XV. A comienzos del s. XIV el arzobispo D. Rodrigo del Padrón funda un pequeño puerto en la desembocadura de la ría llamado Porto Novo. A mediados del s. XIV (1347) el puerto de Aldan estaba especializado en salar sardina y a finales del s. XV el señor de Sobroso solicita a los Reyes Católicos «carta de seguro para las personas que vinieren a poblar a dicho puerto». Combarro desde la primera mitad del s. XV (1430) estaba pescando y salando la sardina que capturaba aunque no tuviera derecho a esto último<sup>39</sup>.

El desarrollo de los puertos pesqueros menores en la ría chocaba con los derechos exclusivos de Pontevedra y a través de los pleitos entablados entre las partes podemos conocer los conflictos de interés que se produjeron por el uso de los recursos pesqueros en la ría de Pontevedra.

Si bien la pesca para el consumo familiar estaba permitida a todos los pobladores ribereños, no se consentía que el producto extraído de las aguas jurisdiccionales de Pontevedra, una vez seco, sirviera como producto comercial generador de riquezas a otras comunidades.

Con este criterio Pontevedra se enfrenta legalmente a Porto Novo en 1448, prohibiéndole pescar, secar y ahumar la sardina en su puerto. La sentencia de los Alcaldes Mayores de Galicia no le fue favorable, y recurrió a la Chancillería de Valladolid. Ante la tardanza en la resolución del conflicto se sometieron las partes a un laudo arbitral por parte del señor de Sobroso, quien reconoce los privilegios exclusivos de Pontevedra sobre la ría y se impide a los de *Porto Novo* «armar cercos ni sacadas», pero para compensar la pérdida que iban a sufrir, Pontevedra deber pagar una indemnización anual de 2000 ducados de oro: 1500 para los vecinos de Porto Novo y 500 para el señor del lugar.

Los problemas entre Combarro y Pontevedra surgidos en 1489 por las artes de pesca empleadas y por salar sardinas sin derecho a ello, se resolvieron lle-

---

<sup>39</sup> «e por quanto en tiempo antiguo e ynmemorial ellos y sus antecesores estaban de huso e de costumbre de loado e aprobado de venir a vender a esta villa todo el pescado menudo y sardina desalada e nolo salgar ni arençar en el dicho puerto de Combarro». Documento publicado en *El Museo de Pontevedra* T. III. Pontevedra 1944 pp. 63-64.

gando a un acuerdo entre las partes de manera que los de Combarro pudieran entrar en vecindad con Pontevedra, convirtiéndose en vecinos mediante el pago de una cantidad anual. Pero esta medida no les eximió de tener que acudir al puerto de Pontevedra a «armar cercos, salar, arençar y vender la sardina».

Por las mismas fechas, 1483, Pontevedra denuncia a Aldán porque «en el dicho puerto se salga la dicha sardina e pescado». En 1499 los Alcaldes mayores de Galicia dictaminan en favor de Aldán, permitiendo a esta pequeña población hacer uso sobre la ría de los mismos derechos pesqueros que Pontevedra.

La primacía incontestada durante siglos se ve en entredicho en el s. XV. La aparición de los pequeños núcleos de poblamiento a orillas de la ría hace imposible mantener los privilegios de exclusividad. En unos casos se resuelve ampliando el concepto de vecindad y por tanto cediendo sus derechos. En otros aunque logra el reconocimiento de su derecho exclusivo sobre la ría, debe indemnizar por ello. Y por último a finales del s. XV Aldán logra que se reconozca su derecho al uso y disfrute de la ría y a las posibilidades económicas que de su explotación puedan derivarse<sup>40</sup>.

## 5.2 Conflictos de carácter comercial

El tráfico mercantil se asocia a las actividades pesqueras y se desarrolla paralelamente. Al estar dotada la población de las villas marítimas de los medios necesarios, navíos y hombres de mar, conocedores del medio marino y de las rutas y puertos, el paso de la pesquería a la actividad comercial fue paulatino.

La defensa del monopolio de la actividad comercial en sus aguas jurisdiccionales motivó también gran número de conflictos. Con el mismo énfasis empleado por Pontevedra, vemos a los puertos de Fuenterrabía, Laredo y Santander defender el derecho de uso exclusivo de sus rías para el ejercicio de actividades comerciales.

Fuenterrabía creada en 1203 en la frontera con Francia, obtuvo el derecho de uso de la ría del Bidasoa en su Carta Fundacional, y durante años impuso y luchó por hacer respetar dicho privilegio, pero con el discurrir de los años y el cre-

---

<sup>40</sup> ARMAS CASTRO J. : *Pontevedra en los siglos XII al XV*. Pontevedra 1992. pp. 153-156.

cimiento de las aldeas del entorno, se hizo cada vez mas costosa la defensa de su brazo de mar. Los reiterados desacatos de la población de Irún, haciendo carga y descarga de mercancías en sus orillas como si del puerto de la ría se tratara, le llevan al concejo de Fuenterrabía a solicitar amparo de los monarcas castellanos, que no dudan en confirmar sus privilegios y prohibir todo tipo de actividad comercial a Irún. Fuenterrabía alega ante la Chancillería Real que «a causa de la carga y descarga e comercio que en el dicho lugar de Irún Iranzo hay, la dicha villa de Fuenterrabía se despuebla y el dicho lugar de Irún se puebla e que se hacen en él casas de piedra e otros edificios, de los cuales a la dicha villa de Fuenterrabía, e a esta provincia puede recrecer gran agravio e daño....»

La sentencia de los Reyes Católicos sobre este asunto dictamina en 1480 que «no haya carga ni descarga alguna, ni trato de comercio de mantenimiento alguno ni de otras mercaderías algunas, ni las puedan tener ni las tengan en el dicho lugar de Irún Uranzu; salvo que todo el cargo e descargo, e vender e comprar, así de mantenimientos como mercaderías, se haya de hacer e hagan en la dicha villa de Fuenterrabía, e que ningún vecino ni morador del dicho lugar de Irún Uranzo no pueda tener en su casa sino lo que hubiere menester para su mantenimiento....». También mandan derrocar las casas que los pobladores de Irún las habían edificado en piedra. En este caso confluyen dos intereses, por un lado, el de los vecinos de Fuenterrabía que no quieren aceptar el crecimiento de la aldea de Irún y por otro el de los monarcas, que ven peligrosas estas edificaciones en piedra en las proximidades de la ciudad portuaria y fronteriza de Fuenterrabía, ya que en caso de asedio servirían para que el enemigo se apostase en ellas. A pesar de la contundencia de la sentencia parece que no fue cumplida con el rigor requerido y en 1499, los reyes la refrendan ante la petición de Fuenterrabía<sup>41</sup>.

También es de destacar la concordia firmada entre los monarcas castellano y francos en 1510 en relación al uso y disfrute de la ría por parte de los vecinos de Hendaya, a éstos se les permite únicamente utilizar de las aguas de la ría para su uso personal y familiar. Pueden pescar pero no comerciar con lo pescado en la ría. Pueden utilizar naves para transportar las mercancías que necesiten para su uso privado, pero dichas naves tienen limitado su radio de acción ya que deben de carecer de quilla, lo que les impide salir a la mar y realizar una navegación normal.

---

<sup>41</sup> GOROSABEL, P. *Diccionario Histórico...* p. 690.

La villa cántabra de *Laredo* pasa por una situación similar aunque una de sus rías es más amplia y más poblada complicándose sus esfuerzos por la defensa de su jurisdicción marítima. En el documento fundacional de 1200 se recogen pormenorizadamente los límites del territorio concedido, y durante casi doscientos años no aparece reflejada en la documentación litigio alguno sobre términos hasta que en 1381 se produce el problema en los límites más alejados de su puerto, en la ría de Oriñón. Casi en la desembocadura de la ría, en Mazuero, unos vecinos de Guriezo que tenían arrendada una tierra «de pan llevar» en las orillas del río, construyen «una azeña de pan moler». En cuanto el concejo de Laredo tiene conocimiento del hecho prohíbe tal construcción alegando que el agua y el río sólo lo podían disfrutar los vecinos de Laredo. Con este pleito lo que pretende Laredo no es solamente solucionar un conflicto puntual, sino dejar claro a todos los alcaldes, merinos y vecinos del valle de Guriezo, que todo tránsito, pesca, comercio o industria que en dichas aguas se hiciera, era de uso exclusivo del concejo y vecinos de Laredo<sup>42</sup>.

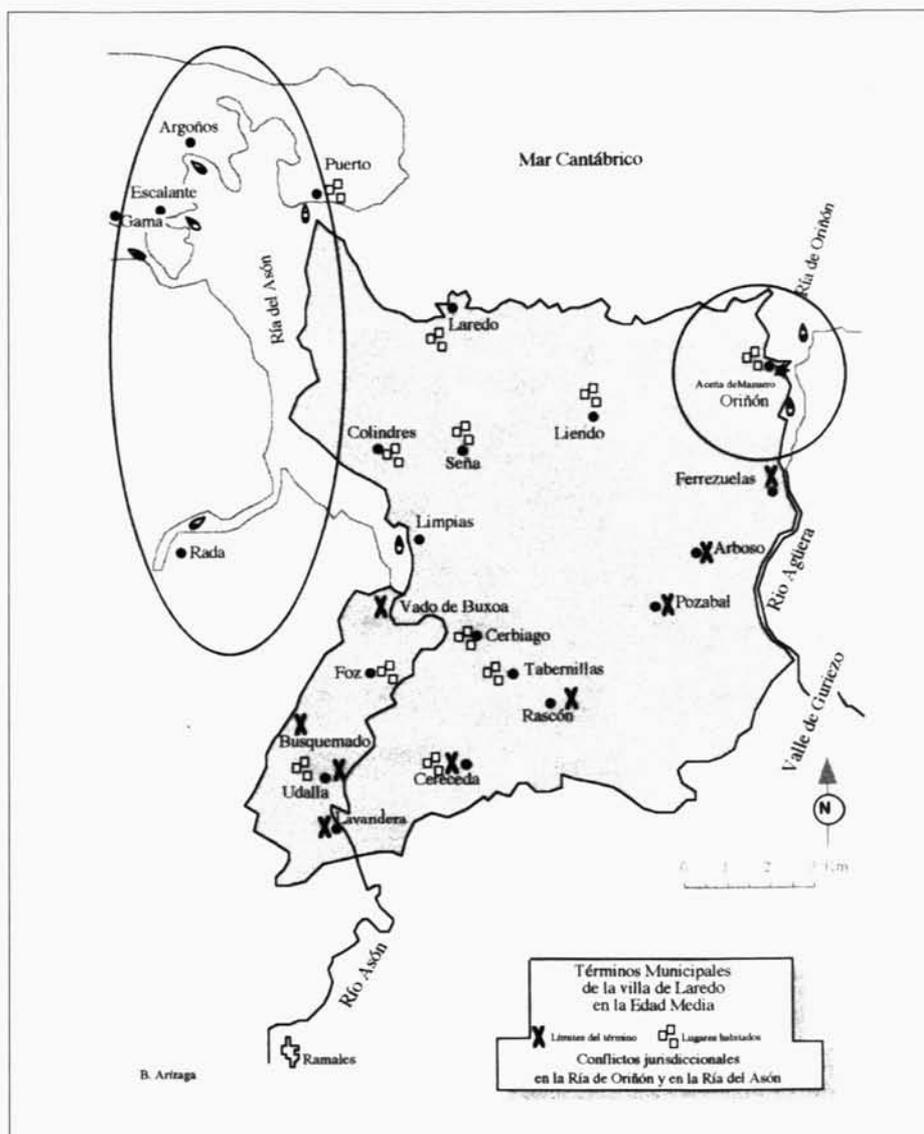
A finales del s. XIV se está cuestionando, de hecho, la jurisdicción de Laredo sobre las orillas orientales del Asón. Los lugares de Puerto (Santoña), Argoños, Escalante, Gama y Rada no dudan en comportarse como pequeños puertos en los que se atreven a hacer carga y descarga «asy en publico como en escondido e asy de pan como de pescado e paños e sal e otras mercaderías»<sup>43</sup>. El concejo de Laredo ve por tanto cómo sus privilegios, que le otorgan el derecho de ser el único puerto en el que se pueda desarrollar la actividad comercial entre la ría del Asón y la de Oriñón, no son respetados. Ante el reiterado desacato de estos lugares ribereños de la ría de Argoños y Rada, Laredo solicita del monarca se le confirmen sus derechos y se haga una expresa condena de esta práctica. En 1398 Enrique III otorga un documento de confirmación de términos jurisdiccionales y condena de los lugares de Puerto, Argoños, Escalante, Gama, Rada y Limpias, por actuar como puertos en esa ría<sup>43</sup>. Este litigio se prolonga y reiteradas veces la villa de Laredo tiene que intervenir contra cada una de estas poblaciones ribereñas que no acatan el dominio y jurisdicción de Laredo.

---

<sup>42</sup> CUÑAT CISCART, V. *La documentación medieval de la villa de Laredo*. p. 141-143.

<sup>43</sup> CUÑAT CISCAR, V. *La documentación medieval...* Op. Cit. p. 166.

CONFLICTIVIDAD POR LA JURISDICCIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL EN EL CANTÁBRICO EN LA EDAD MEDIA



Para evitar que las aldeas ribereñas a la ría del Asón «olviden» su condición de dependientes en el aspecto comercial, el concejo de Laredo se verá obligado a establecer permanentemente una estrecha vigilancia sobre la ría y abra. Para ello contrata a vecinos-marineros que serán pagados anualmente por el concejo para que vayan con sus pinazas a «visitar», mejor dicho, a controlar «los ribe-

ros» o lugares apropiados para carga y descarga de la ría<sup>44</sup>. También había pinazas bien aparejadas, comisionadas por la villa, que tenían como encargo controlar a todos los navíos que navegaran por sus aguas jurisdiccionales, vigilando si entraban a estos puertos sin licencia<sup>45</sup>. En el caso de que la vigilancia no hubiera sido efectiva y los barcos hubieran llegado a los riberos de la ría y no al puerto de la villa, el concejo arbitraaba otra serie de medidas, no ya preventivas sino punitivas, de manera que enviaba a los oficiales del concejo para que les requisasen las velas de las embarcaciones. En 1542 fueron enviados los oficiales del concejo al ribero de Ampuero a sacar las velas de un navío que había descargado sin licencia, por dicho trabajo se pagó a los fieles del concejo seis reales. Con esta medida impedían que los barcos partieran, puesto que si querían recuperar sus velas, debían de arreglar sus cuentas con el concejo de Laredo en el puerto de la villa<sup>46</sup>.

Toda embarcación que quisiera negociar con cualquier tipo de producto, debía de solicitar permiso al concejo de Laredo para ir a cargar o descargar en los puertos elegidos. Una vez realizada la cargazón debían volver al puerto para su comprobación y pagar las tasas establecidas. Únicamente estaba permitido introducir sin un permiso expreso del concejo de Laredo, vena para las ferrerías que debían de labrar el hierro. Pero una vez labrado, debían de llevarlo al alfolí del hierro de Laredo, y pagar los derechos reales y los de la villa. Únicamente después de este trámite podían los pinaceros (marinos que gobernaban pinazas) llevar el hierro elaborado a Vizcaya<sup>47</sup>.

En el caso de *Santander*, como ya se ha señalado, la relativa distancia que existe entre la villa y el puerto San Martín de la Arena complica el ejercicio del derecho exclusivo. Con la creación de Santander toda la Merindad de Santillana quedó sin salida directa al mar, esto supuso un problema ya que ciertos productos

<sup>44</sup> VALDOR Marta. Op. Cit Cuentas del año 1542 -Pagos de la villa N° [15] «por el cargo de visitar con su pinaza los riberos se le paga a Francisco de Cachupin 9 ducados».

<sup>45</sup> VALDOR Marta. Op. Cit Cuentas del año 1542 -Pagos de la villa N° [17].

<sup>46</sup> VALDOR Marta. Op. Cit Cuentas del año 1542 -Pagos de la villa N° [45]. Así mismo otra libranza a Domingo Bañes de Balmaseda de mill e ochocientos e setenta e dos maravedis , que los ubo de aver por el sacar de las velas de beinte e dos navios, que bienen a la villa a pagar a dos reales , y mas por uno tres e quarenta e dos maravedis, que son los dichos mill e ochocientos e setenta y dos» p. 67 y [51] Yten dio e pago a los fieles seis reales por çiertas ydas que fueron a Ampuero a por sacar las belas a çierto nabío, seis reales » p. 68

<sup>47</sup> CUÑAT CISCAR, V. *La documentación Medieval* Op.Cit. p. 166.

necesarios para la vida diaria entraban y salían por la ría de Suances y se vendían en Santillana y otros lugares. A lo largo de todo el s. XV los pleitos entre el marquesado de Santillana y la villa de Santander fueron frecuentes y supuso un enorme desembolso económico para ambas partes<sup>48</sup>. Ante las reclamaciones que formulaba la villa de Santander por el uso indebido del puerto los reyes siempre confirmaron sus privilegios otorgándoles la razón e imponiendo multas a los transgresores, pero fue un conflicto inacabado como lo demuestra una nueva sentencia dictada en 1511. En dicho documento Santander acusa a los de Santillana de haber introducido por el puerto de San Martín de la Arena dos naves cargadas con sal, lienzos, y sidra, una vez vendido el cargamento fueron rápidamente cargadas con hierro y salieron de San Martín con diversos destinos. Las penas que se aplicaron a los 42 implicados, los menos relevantes socialmente, oscilaron desde los 4.000 maravedis y cuatro meses de destierro hasta los 300 maravedis y un mes de destierro. Se aplicó la mayor contundencia de la justicia contra los notables que habían dirigido la operación que se hallaban en paradero desconocido. A ellos les esperaba, según su responsabilidad, la pena de muerte, la amputación de un pie, latigazos, destierros, y penas pecuniarias. Aparentemente son una penas desproporcionadas, pero ya se sabe que conseguían dilatar los procesos y suavizar el castigo con el paso del tiempo<sup>49</sup>.

*San Sebastián* tiene una problemática más compleja. Cuando se creó el puerto, antes de 1180, se le otorgaron unos territorios muy amplios, desde el Bidasoa hasta el Oria y en medio de este espacio estaba el puerto del Pasaje. Esta entrada de mar, tan resguardada fue un puerto seguro desde tiempo inmemorial y lo disfrutaban los pobladores del valle de Oyarzun hasta que se impuso el dominio de San Sebastián. Pocos años más tarde también los vecinos de San Sebastián soportaron intromisiones en su derecho sobre el puerto, ya que al crearse Fuenterrabía en 1203 se le concedieron por términos parte de los de San Sebastián, hasta las orillas del puerto. Para completar la complejidad de este espacio, en la desembocadura del río Oyarzun, al fondo del puerto se crea una nueva villa en

---

<sup>48</sup> SOLORZANO TELECHEA Y FERNANDEZ GONZALEZ. *Conflictos Jurisdiccionales entre la villa de Santander y el marquesado de Santillana en el s. XV*. Fundación Marcelino Botín. Santander 1996.

<sup>49</sup> A.M.S. 1511-11-08 Burgos. VAQUERIZO GIL Y P REZ BUSTAMANTE. *Colección Diplomática del Archivo Municipal de Santander. Documentos reales*. Siglos XIII-XVI Santander 1977. Doc. 61 y 62.

1320, Rentería. Como consecuencia de ello una población rural, Oyarzun, y tres villas creadas por iniciativa real se disputan a lo largo de la Edad Media el uso del puerto. Los conflictos como en los otros casos anteriormente citados se desencadenan de forma violenta en el s. XV, y San Sebastián constantemente tiene que exigir sus derechos exclusivos sobre el puerto, que no le quieren ser reconocidos por las otras villas<sup>50</sup>.

En 1339 algunos vecinos de Rentería firmaron una concordia con el concejo de San Sebastián reconociendo los derechos que ésta tenía sobre el puerto y las sisas y peajes que cobraba y se comprometían los de Rentería a respetar y defender este derecho. En compensación el concejo de San Sebastián permitía a los de Rentería que trajesen pan en pinzas para su consumo, que sus naves no pagasen mas anclaje que las de San Sebastián y que cuando vinieran cargadas de pan (cereal) descargasen la mitad en San Sebastián pagando lo debido, pero la otra mitad la pudieran llevar libremente a sus casas<sup>51</sup>.

Por su parte la tierra de Oyarzun y Rentería también llegaron a acuerdos y concordias para evitar los problemas entre sí y tener una cierta fortaleza en la defensa de sus intereses frente a San Sebastián, decidieron en 1491 que «la jurisdicción del puerto de Pasajes, en los términos que a ellos afectaba fuera común a las dos partes», y que «los dos concejos debían ayudarse uno al otro en las cuestiones que hubiese sobre el puerto de Pasaje, la ría, pesca, carga y descarga de mercaderías...»<sup>52</sup>.

Por último señalaremos los conflictos generados entre dos puertos que compiten por la supremacía de un mismo espacio marítimo compartido. Me voy a referir a los conflictos surgidos en la ría de Ribadeo, límite entre los obispados de Lugo y Oviedo. Próxima a la desembocadura de la ría se encuentra la villa de Ribadeo ya creada en 1275, posteriormente en la otra orilla se creó la Puebla de Robredo en 1282, generándose una rivalidad tan perjudicial para ambas, que no quedó mas remedio que firmar un acuerdo para el buen uso de la ría. En él se estableció el libre tránsito de los vecinos de ambas poblaciones y de sus mercancías

---

<sup>50</sup> Este tema esta ampliamente tratado por TENA GARCIA, Soledad. *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*. San Sebastián 1997.

<sup>51</sup> GOROSABEL, P. *Diccionario Histórico...* T.IV p. 422-423.

<sup>52</sup> GOROSABEL, P. *Diccionario Histórico...* T.IV p. 386.

siempre que éstas fueran destinadas a su abastecimiento. Pero se reconoce también la función de capitalidad portuaria a efectos fiscales a la villa de Ribadeo. El arancel de portazgo debía de pagarse en Ribadeo, desde donde la circulación de mercancías hasta Roboredo se haría «en pinazas o batel que non sea de carga más de seys toneles». Se establecen también los puertos de carga y descarga de la ribera asturiana. Tras la firma de este acuerdo el obispado de Oviedo decidió crear una puebla nueva en la ría, Castropol (1298), con la pretensión de hacer frente a Ribadeo que imponía sus condiciones. Ciertamente Castropol surgió con fuerza bajo el patrocinio del obispo de Oviedo y eclipsó a una villa de las orillas de la ría pero no fue a Ribadeo sino a Roboredo. A pesar de los privilegios concedidos por Juan I en 1386 a Castropol por los que esta villa obtenía el derecho a la libre carga y descarga de mercancías en la ría, no pudo imponerse al empuje de la villa gallega de Ribadeo<sup>53</sup>.

## 6. CONCLUSIONES

La monarquía castellana desde que domina el norte peninsular, realiza una política clara de control de la costa:

—fortaleciendo sus fronteras marítimas.

—reorganizando el territorio, con una política intensa de creación de villas nuevas, que jerarquizan los núcleos de poblamiento existentes.

—creando villas portuarias que contribuyen a la defensa de fronteras, a la organización del territorio y la población, y especialmente al dinamizar la actividad económica en sus vertientes pesquera y mercantil.

Los límites de los «territorios marítimos» son claros para los pobladores de las villas costeras, pero no son admitidos fácilmente por los núcleos de población anteriores o por aquellos lugares que no acceden a la categoría de villa.

-La legislación general marítima no menciona este aspecto.

---

<sup>53</sup> RUIZ DE LA PEÑA, J. I. Conflictos interlocales por el control de espacios económicos privilegiados el ejemplo astur galaico de las pueblas de Ribadeo y Roboredo (1282). En *Boletín del Instituto de estudios asturianos*. Nº 138, 1991 pp. 559-588.

-Se reconoce este «espacio marino» en sentencias de pleitos muy posteriores en el tiempo

-La resistencia de las poblaciones limítrofes a acatar los nuevos derechos de las villas portuarias es permanente y similar en toda la franja del Cantábrico.

-A finales del s. XV, tras años de pleitos, aunque se reconoce legalmente los derechos exclusivos de las villas portuarias, de hecho, no tienen mas remedio que acceder a través de pactos o de concordias a compartir parcialmente los recursos que el mar proporciona.

\* \* \*

### **APÉNDICE: LEYES DE LAYRON**

Biblioteca Nacional.Madrid. Sección de Manuscritos. Mss 716 folios 91-94.

En el nombre de Dios amen. Estos son los capitulos del Fuero de las leyes por do se judgan los pleytos que son al fecho de la mar.

Omes buenos han fecho una nao et encomiendanla a un omme que sea maestre de ella e la nao se parte donde es a va para Burdel (Burdeos) o a la Rochela (La Rochelle) o a otro lugar qualquier en tierra estranna. El maestre no la puede vender sino por mandamiento o por dictado de los sennores cuya es. Mas sy el maestre ha menester alguna cosa para despensa, el maestre puede enpennar de los aparejos con consejo de los marineros de la nao para mantener los marinos que son en la dicha nao. Este es el juyzio en este caso.

Una nao esta en un puerto e demora por atender su tiempo quando viene el tiempo nin se quiere aparejar. El maestre debe tomar consejo de sus marineros et el les debe decir: «quanto que vos semeja de este tiempo». E algunos y avra que diran este que no es bueno et aquellos que diran el tiempo es bueno e bello. El maestre es tenido e de se acordar con la mayoria de los marineros et sy el façe otra

cosa, el es tenido a pagar todos los dannos de la nao e las mercaderias que en ella son sy ha de que. E este es el juyzio en este caso.

Una nao se pierde en costa de la mar o en qualquier lugar, los marineros son tenudos a salvar lo más que podieren de las mercaderias que son en la dicha nao. E sy ellos asi lo facen o ayudan asi como dicho es, el maestre es tenuto de empennar sy el non tiene dineros desto que salvaren, e deve dar conque yr a los dichos marineros e a sus casas. E sy los marineros no ayudan a salvar los bienes, el maestre no es tenuto de los proveer de ninguna cosa e pierdan sus soldadas fasta ally. E quando la nao es perdida, sy se salvan los aparejos el maestre non los puede veder sy no ha mandamiento çierto e procuracion de los sennores cuya es la nao. Antes los debe meter a salvo e buena guarda fasta que sepa voluntad de los sennores de la nao, e el lo debe fazer bien e lealmente, e sy el façe otra cosa el es tenuto de lo enmendar si ha de que. E este es el juyzio en este caso.

Una nao se parte de Burdel (Burdeos) o de otro lugar qualquier, e aviene alguna ves que la nao se fiere o toma danno e salva las mas que puede de las mercaderias que la dicha nao traya. Sy los mercaderes quieren aver sus mercaderias el maestre puede tomar de sus mercaderias su frete tanto como la nao ha fecho viaje. E si plaçe al maestre e entiende e quiere que pueda adobar la nao ayna, el puede rretomar las dichas mercaderias en la dicha nao e seguir su viaje. E sy la nao es en tal guisa que se non puede adobar, el maestre puede afletar otra ano para fazer el viaje. El maestre avra su flete de tanto como el avra salvado en qualquier manera. E este es el juyzio en este caso.

Una nao va esta al ancora en un ver, o en una concha, o en entrada de algund puerto cargada o boyante, los marinos no deven yr fuera syn mandado del maestre. E si algunos marinos salliese syn mandado del maestre de la nao, e entonces por alguna aventura la nao se perdiere o tamase danno, el dicho marino o marineros son tenudos a lo enmendar sy han de que. Mas si la nao esta en algun lugar amarrada que fuese amarrada con quatro amarras, el marino bien puede yr fuera e revenir al tiempo a la nao. E este es el juyzio en este caso

Unos marinos se alogan con un maestre e sy algunos salen fuera de la nao syn licencia del maestre, o se niegan, o dicen palabras malas, o facen peleas o contiendas e sy algunos que son feridos. El maestre non es tenido de facerlos guarir ni preveerlos de ninguna cosa antes los puede echar fuera de la nao e alogar otros marinos en su lugar. E si mas cuestan los marinos que aloga el maestre en lugar de

ellos , ellos lo deven pagar sy han de que. Mas si los maestros los enbia en algund servicio de la nao e por su mandado e se fieren o los fieren, ellos deven ser guardados a la costa de la nao. E este es el juyzio en este caso.

Dolencias o feridas avienen a uno o a dos o a mas façiendo el servicio de la nao et non pueden estar en la nao tanto esta flaco. El maestre lo deve poner ... en una casa. E le deve dar grasete ardente o cirudelas et un moço de la nao que lo sirva o alogar una muger que lo sirva. El maestre lo deve proveer de tal vianda commo dare a otro en la nao, esto es a saber que le deve dar tanto como dependria en la nao sy sano fuere e non mas. E sy el doliente quiere aver viandas mas delicadas e de mayor costo, el maestre non es tenuto de que las dar e la nao non deve demorar por el, antes deve yr e seguir su viaje. E si el dicho marinero guaresciere deve... su soldada toda. E si el muriere de velo aver su muger o sus legitimos herederos. E este es el juyzio en este caso.

Una nao carga en Burdel o en otro lugar qualquier o avienele que tormenta les toma en la mar et non puede escapar sy no echan de los averes que yevan dentro en la nao. El maestre es tenido de decir a los mercaderes «Sennores non podemos escapar sy non hechar de estos averes». E si ay algund mercader e non responde a la voluntad del maestre et veyendo el maestre con sus conpannos que la non pude escusar, el maestre bien puede hechar tanto commo vera con sus marineros que bien sea. Et despues, jurando el maestre e dos o tres marineros de la nao sobre Santos Evangelios, quando fueren benidos con su nao a puerto de salvo, que ellos lo ficieron por salvar los cuerpos e la nao et los averes, ellos deven ser creydos. E las cosas que fueron echadas deven ser apresadas al Fuero de lo al que veno en salvo et al Fuero que fuere vendido, e partirlo por sueldo e por libra entre las mercaderias que seran escapadas, e el maestre deve contar en las averias de echan la nao e el frete de ella qual el maestre mas quisiere. E los marineros deven aver francas sus quintaladas que son estas: a quatro marineros un tonel si ellos se defienden a la mar trabajando segund su poder, e si ay alguno que non se defienda a la mar asi commo un ome, el non deve aver punto de franquesa. E sobre esta rra-son deve ser el maestre creydo por su juramento. E este es el juyzio en este caso.

Aviene algunas vezes que un maestre de una nao que raja el mastel por fuerça del tiempo, el deve llamar los mercaderes, sy los ay en la nao, e mostrar que lo primero que lo taje, e desirles que conviene de tajar el mastel para salvar la

nao e las mercaderias. Ello deve ser contado sueldo por libra asi commo echason, et develo partir por mercadores. E estas averias se deven contar ante que la nao se descargue. Et si la nao esta en seco en lugar duro et el maestre detarda por culpa de los merar averes a ay... el maestre non deve pagar, ante deve aver todo su frete asi commo de los toneles que son salvados. E este es el juyzio en este caso.

Un maestre de una nao viene en salva de su derecha descarga. El deve mostrar a los mercadores las cuerdas con que deven guardar los toneles. Et los mercadores veen que ay que enmendar, el maestre es tenuto a las enmendar el e sus conpanneros. El maestre deve pagar porque ha parte del gruindaje, et deve estar primeramente el gruindaje emendar el danno que viniere, et lo que fuere deve ser partido entre los compannos. Et si la cuerda se rrompe ante que el maestre lo ha mostrado a los mercadores, el sera tenuto a pagar todo el danno. Mas si los mercadores dicen que las cuerdas son buenas e rompe e se pierde algund tonel, ellos mesmos deven pagar el danno, esto es, a grabar aquellos cuyos son los bienes. E este es el juyzio en este caso.

Una nao carga en Burdel o en otra tierra qualquier o liena su fusta para arrumar los toneles, e partese de aquel lugar. E en yendo en la mar e por aventura desarrumase algund tonel por faltar del cantel que non es bien fecho asi commo debe, o la fusta no es buena, e tomalos mal tiempo en la mar en tal manera que la fustulla desafondona un tonel o una pipa o mas, e la nao viene a salvedar, e los mercadores demandan aquellos vinos al maestre, ca disen que por la fustalla perdieron sus vinos e el maestre dise que non. E sy el maestre quisiere jurar el o dos o tres o qualquier otro de sus marineros de quales los mercadores quisieren, que los vinos no se perdieron por falta de sus canteles, asi commo los mercadores disen, los dichos maestre e marineros deven ser quitos e libres. E si non quisieren jurar, ellos deven pagar el danno a los mercadores, ca ellos son tenidos de fiar sus toneles e sus canteles bien e facer sus obras bien e complidamente ante que parten del puerto o carguen. E este es el juyzio en este caso.

Aviene que el maestre e sus marineros estando en la tabla a comer rreq-recese departimentos e palabras entre los marineros, el maestre es tenido de poner entre ellos paz e sosiego. E sy algund marinero desmiente a otro estando en la tabla deve pagar quatro dineros parasines. E si el maestre desmiente a algund marinero deve pagar ocho dineros parasines. E si algund marinero desmiente al maestre

pague ocho dineros parasines. E si contienda ha entre el maestre e algund marino, el marino lo deve atender la primera punnada o palmada, e si el maestre lo quiere dar mas el marino se puede bien defender, e si el marino fyere primero deve perder çiento sueldos de la dicha moneda o el punno qual quisiere el marino. E este es el juyzio en este caso.

Una nao es fretada en Burdel o en otra tierra qualquier e viene a su derecha descarga, e ay carta partida. Los toajes e petid lemanes deven pagar las mercadurias segund las costumbres de la tierra. E en las costas de Bretanna todos los que lievan toman pues que pasa la ysla de los que en Leon son los petis lemans, e los de Lormandia (Normandia), e de Ynglaterra pues que pasan Granasay, e los de Flandes de que pasan Ardes, e los de Escoçia de que pasan Jornanna. E este es el juyzio en este caso.

Contienda se fase en una nao entre el maestre e los marineros o entre los marineros unos con otros. Aquel que es culpante el maestre lo debe enbiar fuera de su nao, e le deve facer levantar los manteles delante el marino tres veses en tal manera que lo salga de la nao. Empero si el marinero dise que non usara de pelea nin de contiendas de ally adelante, e por lo pasado se obliga a faserle emienda asi commo mandara los otros marineros que son de la nao, e el maestre es tan cregudo que el non lo quiere asy faser, ante echa el marino fuera, e el dicho marinero se puede yr tras la nao ally o fuere a descargar. E el deve aver tant buena soldada commo sy fuese venido e la nao enmendando el danno asi commo mandaren los conpannos que seran en la nao. E si asy es que el maestre con su mala voluntad aviendo echado el marinero fuera non pone otro en la nao en su lugar tan bueno commo aquel que echa, e la nao se pierde o toma algund danno por alguna aventura, e el maestre es tenido a pagar el danno de la nao. E de la mercaduria que y sera si ha de que pagar. E este es el juyzio en este caso

Una nao esta en un puerto o en otro lugar qualquier amarrada en cualquier manera, e otra nao viene de la mar en fuera, e non gobierna bien e fiere sobre otra que esta en paz asi que la nao ha danno rreçibdo del golpe que le da la otra nao, e pierdense de los vinos e de las otras mercaderias que y son. Et el danno deve ser apreçiado e pagarlo amas las naos medio por medio. E las averias que son en amas naves se deven asi apreçiar, mercadorias a mercadorias, e nao a nao, conpanna a conpanna, e devense pagar de por medio. Et el maestre de la nao que firio a la otra es tenido a jurar el e sus conpannos que la non ficieron a su grado. Et la rraon por

la que este juyzio fue dado en esta manera es esta, en que un ome que toviere una nao vieja la pornia de grado e la via sy pudiese cobrar todo el danno de la otra parte, mas por quanto entendia pagar la meytad del danno, el se tirara de grado otra via. E este es el juyzio en este caso.

Una nao o dos o mas estan en un puerto, e ay poca agua que sea seco, e la una de las naos esta çierca de las ancoras de la otra nao. El maestre de la nao que y estava primo deve de decir a los marineros de la otra nao: «senhores levantad vuestro ancora que ella esta muy çierca de la otra nao por que nos puede venir danno», e ellos non la quieren levantar, el maestre e sus conpannos la pueden bien levantara et alongarla de sy. Et si los otros marineros defienden de levantar el ancla, e despues face danno, ellos son tenudos de emendarlo todo el danno asi commo malo marineros. E si son en puerto que aya para aguar, ellos son tenudos a meter oringas et bolisas, por que parescan las anclas de plen mar, e non fagan danno a otra nao sy non ellos lo deven emendar. E este es el juyzio en este caso.

Los marineros de la costa de Bretanna non deven aver mas de una cosina al dia por rrason que ellos han brevaje yendo e viniendo. E los marinos de Lormandia deven aver dos cosinas al dia por rrason que el maestre no les da synno agua quando ellos van buscar fretes. Pero quando ellos llegaren a la tierra do naçe el vino, el maestre les debe dar brevage de vino tenprado en buena manera. E este es el juyzio en este caso.

Una nao arriba a su derecha descarga en Burdel o en otro lugar qualquier. El maestre es tenido de desir a los marineros sy quieren afrontar sus quintaladas o las quieren degar al Fuero que la nao es afuerada. E si ellos las quieren afretar por sy, ellos las deven afrontar en tal manera que la nao non demore por ellos. E sy ellos non han de que las cargar et non fallan quien que las carguen, el maestre non ha culpa mostrandoles reyno e lugar do las pueden arrumar o el peso de ellas. E si quisieren meter un tonel de agua ellos lo pueden bien meter cada uno su parte que es el quarto del tonel a cada marinero. E si por aventura acaecière que con tormenta es menester de echar de la carga e echan aquel tonel a la mar, e el deve ser contado por un tonel de vino, o por otros enpleos de los de la nao, por sueldos e por libra a las averias, porque los marineros non se puedan defender de la mar syn echar. E sy ellos afretan las dichas quintaladas a los mercadores, deven aver como los marineros. E este es el juyzio en este caso.

Una nao viene a su derecha descarga los marineros quieren aver sus soldadas. E sy algunos que non tienen lecho ni ucha, el maestre deve rretener de sus soldadas fasta que torne ally o es su conveniente. E si el dicho marinero cumple su soldada, cumple de dar fiador que siga el viaje. E este es el juyzio en este caso

El maestre de una nao aloga sus marineros en la villa onde la nao es. E los unos aloga a portaje, e los otros a dineros. E aviene que la nao non puede fallar frete para ally onde es e convenienle de yr mas luenne. Aquellos que son alogados a la rrazon de portaje deven seguir la nao, e los que son alogados, a dineros el maestre es tenuto de acreçentarles la soldada a cada uno por rrazon que los avia alogado a logar çierto. Et si ellos vienen mas çierca que el logar para do fueren alogados ellos deven aver toda su soldada, mas ellos deven ayudar a traer la nao ally o entraron en ella si el maestre quiere yr a la aventura de Dios. E este es el juyzio en este caso.

Una nao acaesçe en Bordel o en otro lugar qualquier. De la cosina que ha en la nao los marineros pueden levar fuera una pieça tal commo deven aver los marineros en la nao. E del pan que avra en la nao ellos deven aver tanto commo podran comer. E fuera de la nao non deven aver punto de bebraje. E deven rretornar a la nao a faser su ofiçio asi que el maestre por mengua de marineros non pierda la nao, nin los averes, nin ayan ningund danno, ca si danno oviere ellos son tenudos a lo emendar. E si uno de los conpannos de la nao se fiere por falta de ayuda de los que son fuera de la nao, ellos tenudos a facer guarir e a emendar al conpannero al dicho del dicho maestre de los otros marineros de la nao. E este es el juyzio en este caso.

Un mercader afreta su nao a un mercader o a mas, e han plaso cierto a que deve ser cargada. E... para faser su viaje, e el mercader no le da la carga al su tiempo sino la detarda o quinse dias o mas, e la nao pierde el viaje o han algund danno el maestre e sus conpanneros marineros por de falta de mercader. El mercader deve emendar al maestre. e de la emienda que sera fecha, als partes ser n de la nao e la quarta parte de los marineros. E este es el juyzio en este caso.

Un maestre afreta su nao e es cargada. E aviene alguna ves que entra en un puerto demora tanto que ha menester dineros, e non los tiene el maestre bien puede enviar un mensajero a su tierra por dineros, mas el non deve perder tiempo ca si lo pierde el es tenuto a enmendar el danno que oviere el mercador. Mas el

maestre puede bien tomar de los vinos e de las otras mercaderías e vender para aver fornecimiento de su nao. E quando la nao fuere llegada a su derecha descarga los vinos e las otras mercadorias quel maestre avia tomado, deven ser apreçiadadas al Fuero que las otras que ser n vendidas, non commo las que mas nin que menos. e el maestre deve aver su frete de los vinos o de eso que oviere tomado o vendido. E este es el juyzio en este caso.

Un ome es leman de una nao e se aloga para levar la nao o ella deve descargar, e aviene que en ese puerto ay fosa o lugar sabido do ome la meta por descargar. El maestre es tenido de pagar la soja e el e sus compannos meter balisas, e que la canal sea bien balisada, e que los mercadores non ayan domaje. E si domaje ovieren, el maestre es tenuto a emendar si el non demuestra rason por que fuese tenuto el leman. ca el leman deve decir al maestre e a sus compannos «este es el puerto donde devemos descargar».E este es el juyzio en este caso.

Un leman que toma una nao sobre sy para levarla a Sain Alo (Saint Malo) o a otro puerto qualquier. E si el falle e la nao es enprotada por non guardar las marcas e domaje alguno e rreçesciere, el es tenuto a lo emendar sy ha de que. E este es el juyzio en este caso.

E aqui fença este ordenamiento.

### **Publicadas por:**

SALAS, Francisco Javier. *La marina española en la Edad media*. Vol. I Madrid 1864. Reedición 1925-1927.

CASARIEGO, Jesús Evaristo. *Historia del derecho y de las Instituciones marítimas del mundo hispánico peninsular*. Madrid, 1947.

FLORES DIAZ, Manuel. *Hombres, Barcos e intercambios. El derecho marítimo-mercantil del s. XIII en Castilla y Aragón*. Madrid 1998, pp. 145-150.