

**LOS CAMINOS EN EL MEDIEVO:
LA APERTURA DE RUTAS COMERCIALES
EN LOS TERRITORIOS VASCOS**

Bideak Erdi Aroan: merkataritza-ibilbideak zabaltzea
euskal lurraldeetan

Roads in the Middle Ages: the opening of trade
routes in the Basque territories

José Antonio MARIN PAREDES
Universidad de Deusto

Fecha de recepción / Jasotze-data: 24 de mayo de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 13 de septiembre de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 13 de septiembre de 2021

La apertura de caminos y rutas comerciales medievales en los territorios vascos formó parte del proceso de la organización social del espacio desarrollado a lo largo del extenso tiempo medieval. En estas páginas caracterizamos cómo la paulatina instauración de la actividad comercial en los territorios vascos medievales contribuyó a su configuración territorial y al tendido de líneas de comunicación orientadas al principal camino comercial de la Europa medieval: el mar. Palabras clave: Organización social del espacio, territorialización, líneas de comunicación.



Erdi Aroko aldi luzean zehar izan zen espazioaren antolaketa sozialerako prozesuaren barruan kokatu behar da EAeko lurretan Erdi Aroan bideak eta merkataritza-ibilbideak zabaltzea. Merkataritza-jarduera Erdi Aroko euskal lurraldeetan pixkanaka ezartzeak lurralde-egituraketari eta Erdi Aroko Europako merkataritza-bide nagusira (itsasoa) bideratutako merkataritza-ildoak ezartzeari lagundu zien, eta orri hauetan hori ezaugarrituko dugu.

Hitz gakoak: Espazioaren antolamendu soziala, lurraldearen araberako sailkapena, komunikazio-ildoak.



The opening of medieval roads and trade routes in the Basque territories was part of the process of social organisation of the area occurring throughout the extensive medieval period. In this article we discuss how the gradual establishment of commercial activity in the medieval Basque territories contributed to their territorial configuration and to the establishment of lines of communication geared towards the main commercial route of medieval Europe: the sea.

Keywords: Social organisation of the area, territorialisation, lines of communication.

SUMARIO

I. DESDE UNA CIMA. II. ANDAR POR LOS TIEMPOS MEDIEVALES. III. *IN RIPA MARIS*. IV. *ASY POR MAR COMMO POR TIERRA*. V. BIBLIOGRAFÍA.

I. DESDE UNA CIMA

Hace ya unos años, Manex Goyhenetche sugirió historiar el País Vasco, Vasconia, avistando desde la cumbre del Urkulu la evolución de la organización social de las tierras ubicadas en ambas vertientes pirenaicas o entrambas orillas del río Bidasoa¹. El planteamiento es muy sugerente sobre todo si lo que nos interesa observar y rescatar es cómo se desbrozaron en aquellas tierras los caminos que sirvieron para abrir, trazar y mantener rutas de comunicación y de comercio durante el largo tiempo del medievo.

Estas páginas están dedicadas a escudriñar cómo se perfilaron y qué papel desempeñaron las rutas comerciales medievales en la configuración de los territorios medievales vascos. Si a la panorámica que nos ofrece la cima del Urkulu le sobreponemos los usos que a ese vasto espacio le imprimió su población en ese largo tiempo, podremos reconocer cómo contribuyó el enrutamiento comercial a la configuración territorial medieval de las tierras vascas ¿Cómo debemos contemplar, entonces, el tiempo medieval en ese amplio territorio? Fundamentalmente observando ese espacio como un ámbito de circulación y no exclusivamente como el soporte natural de un área de mero tránsito. Por lo tanto, no trataremos aquí de delinear rutas territorialmente precisas sino en captar cómo contribuyó el movimiento de mercaderías y de gentes a la articulación de ese espacio de la Europa Medieval para rastrear las principales líneas de conexión entre los diferentes espacios de estos territorios, intentando captar cómo sus moradores usaron las tierras que habitaban y aprovechaban para vivir y convivir².

¹ GOYHENETCHE, M., *Historia General del País Vasco. Prehistoria-Época Romana-Edad Media*, I, Donostia: Ttartalo, 1999, véase pp. 7-14.

² Una visión sobre la evolución del poblamiento en ARAGÓN RUANO, A., La evolución del hábitat y del poblamiento en el País Vasco durante las Edades Media y Moderna, *Domitia*, 12 (2011), pp. 21-52. En esta misma dirección BARRENA OSORO, E., Formación territorial (s. VIII-XV), en AGIRREAZKUENAGA ZIGORRAGA, J. (dir.), *Nosotros los vascos. Gran atlas histórico de Euskal Herria*, Donostia-San Sebastián: Lur, 1995, pp. 97-112.

Y sin soslayar que ese movimiento formaba parte de los procesos de captación de rentas sobre la actividad productiva de los pobladores de aquellas tierras; es decir, sobre el acaparamiento de riqueza, de estatus y de poder generado entre sus pobladores, sus tierras y sus recursos. Sobre todo, porque ese acaparamiento estuvo implicado en los diferentes poderes que se ejercieron y concurrieron en uno de los usos de ese ámbito territorial: la circulación viaria en cualquiera de sus manifestaciones medievales³.

También hemos de tener presente que esa observación la realizaremos sobre una época en que la capacidad tecnológica de intervenir sobre el entorno natural estaba supeditada a las prestaciones que el propio medio ofrecía, según la orografía y el clima de cada lugar. Sobre todo, como veremos más adelante, a la hora de construir y mantener caminos, vados, puentes y puertos. La circulación de gentes por aquellos parajes dependía, en consecuencia, de su capacidad de aprovechar la orografía para explotar y poblar aquellas tierras y estaba subordinada a las condiciones climáticas. Una orografía y unas condiciones climáticas experimentadas por los moradores de aquellas tierras con los parámetros característicos de la cultura medieval, en el que el espacio era vivido, concebido y usado de formas distintas a las contemporáneas, y además estaba comprometido, predominantemente, con la explotación agropecuaria, pesquera y forestal.

Así que procuraremos centrarnos en reconocer cómo se tendieron las rutas que conectaron y desconectaron ese diverso paraje a lo largo de los mil cien años que solemos atribuir a la Edad Media y cómo pudo incidir la apertura de itinerarios para el tráfico comercial en su composición territorial y su estructuración social. Ciertamente la dimensión temporal que abordamos es extensa y entraña una cierta dificultad por la variada sucesión de vicisitudes registradas en esos siglos. A esta dificultad se suma la espacial, ya que el uso del espacio geográfico en aquella época no estaba exento de aprietos orográficos y climáticos, a los que, probablemente, las gentes de aquellas tierras encontraron la forma de afrontarlos y sortearlos. A través de ese dilatado tiempo, acotaron y atribuyeron con diferentes modalidades de organización social la orografía que habitaron y explotaron; obviamente, conviene insistir, con sus medios y posibilidades mate-

³ En estas consideraciones sobre el «poder» tenemos en cuenta GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., Elementos de definición de los espacios de poder en la Edad Media. En DE LA IGLESIA DUARTE, J. I. y J. L. MARTÍN RODRÍGUEZ (coords.), *Los espacios de poder en la España medieval. (XII Semana de Estudios Medievales, Nájera, del 30 de julio al 3 de agosto de 2001)*, Logroño: Instituto de Estudios Riojano, 2002, pp. 13-46, y MONSALVO ANTÓN, J. M., Antropología política e historia: costumbre y derecho; comunidad y poder; aristocracia y parentesco; rituales locales y espacios simbólicos. En LÓPEZ OJEDA, E. (coord.), *Nuevos temas, nuevas perspectivas en historia medieval. (XXV Semana de Estudios Medievales, Nájera, 28 de julio al 1 de agosto de 2014)*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2015, pp. 105-158.

riales e inmateriales que, además, variaron muy sustancialmente desde el siglo IV al siglo XV. Por eso nos aventuramos a trazar un perfil, esto es, bosquejar en estas páginas el conjunto de rasgos peculiares que las rutas comerciales tejieron en las tierras de la vieja Vasconia para enlazar o desenlazar sus variados entornos, sus recursos y a sus moradores. Y, como todo bosquejo, supondrá que centraremos la atención en los rasgos más definitorios de ese perfil, a riesgo de orillar peculiaridades o detalles. En primer lugar, procuraremos identificar las características del uso social de aquellas tierras que promovieron recorridos para el transporte de mercancías⁴. En segundo lugar, trataremos de vislumbrar qué elemento fue el principal propulsor de líneas de comunicación para tender posibles rutas de tránsitos de mercancías y, finalmente en tercer lugar, de qué forma esas líneas de comunicación contribuyeron a delimitar la organización de las tierras vascas al alcanzar los años del siglo XV.

Si filmáramos prolongada y sucesivamente ese espacio a través del tiempo medieval europeo, el plano secuencia resultante ofrece una sucesión de imágenes que, arrancando en el tiempo del siglo IV, muestra inicialmente lo que parece ser un vasto espacio semivacío para adentrarse, paulatinamente, en imágenes de un ámbito articulado en el siglo XV en distintos territorios de desigual extensión, aprovechamiento y poblamiento, y con diferentes grados de jerarquización social entre sus moradores. Las imágenes que recoge esa secuencia son el resultado de que la progresiva aprehensión de ese espacio en dispares territorios aparejaba la jerarquización de las relaciones sociales, tal y como ocurrió en la Europa de aquellos siglos. Tal jerarquización se basa en la articulación de las vinculaciones sociales sobre unas actividades productivas que a lo largo de ese extenso tiempo se dedicaron a la ganadería, a la pesca, a la agricultura y a una cada más intensiva producción de hierro. Unas actividades a las que se fueron sumando las derivadas de una cada vez más especializada producción ferrera, la también progresiva construcción naval y unas crecientes dedicaciones al intercambio de productos mediante el transporte y el comercio terrestre, fluvial y marítimo. El paisaje de estas tierras mudó notablemente durante ese tiempo tan

⁴ Por «uso social» nos referimos a la organización social del espacio. Al respecto véase GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Organización social del espacio en la España medieval: La Corona de Castilla en los siglos VIII a XV*, Barcelona: Editorial Ariel, 1985; GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Sociedad y organización del espacio en la España medieval*, Granada: Universidad de Granada, 2004; GUERREAU, A., Quelques caractères spécifiques de l'espace féodal européen. En BULST, N., R. DESCIMON y A. GUERREAU, *L'État ou le Roi: les fondements de la modernité monarchique en France (XIVe-XVIIe siècles)*, Paris: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1996, pp. 85-101; GUERREAU, A., Il significato dei luoghi nell'Occidente medievale: struttura e dinamica di uno «spazio» specifico. En CASTELNUOVO, E. y G. SERGI (eds.), *Arti e Storia nel Medioevo, I. Tempi. Spazi. Istituzioni*, Turín: Einaudi, 2002, pp. 201-239.

extenso. De un entorno dedicado a la ganadería, la trashumancia y a las actividades agrícolas, y habitado por diferentes formas de comunidades aldeanas, a finales de siglo XV la imagen resultante es un espacio engastado predominantemente en territorios poblados mediante dos formas de articulación concurrentes; por un lado mediante asentamientos villanos organizados por comunidades –con diferentes composiciones familiares, vecinales y parroquiales– ordenadas mediante el señorío corporativo de sus tierras y bienes; y, por otro, mediante distintos señoríos de titularidad linajuda sobre unas tierras, sus bienes y sus pobladores. Esta concurrencia de espacios de poder en estas tierras obedece a cómo sus pobladores solventaron las negociaciones y las disputas por ordenar recursos, acaparar rentas, dominar gentes, arbitrar disputas, delimitar territorios y tender líneas de intercambio mercantil y de comunicación.

En esta variación de entornos y composiciones societarias, los itinerarios comerciales también influyeron. Esa sucesión de imágenes es la que, precisamente, nos permitirá distinguir cómo fue perfilándose el uso y la atribución del espacio que generaron las rutas comerciales en esas tierras. Pero conviene, como hemos adelantado, que en esa distinción tengamos también en cuenta cómo andamos nosotros por aquel espacio durante los tiempos del medievo.

II. ANDAR POR LOS TIEMPOS MEDIEVALES

Hasta la fecha, la manera de reconstruir la caminería medieval de los territorios vascos ha consistido en cartografiar la red viaria en cada uno de los espacios históricos de Vasconia; habitualmente, partiendo de imágenes generadas por la cartografía contemporánea. Así, los mapas de o bien Gipuzkoa, Araba, Lapurdi o el viejo reino de Nafarroa, por ejemplo, constituyen, según la variante extensión geográfica reconocible en los diferentes momentos de aquella época para cada uno de esos espacios, una plantilla sobre la que se presume los caminos, las veredas, los vados, las vías o canales fluviales, los puentes, los puertos e itinerarios por los que transitaban gentes, mercaderías, recaus, recaudadores, mensajes, creencias y noticias⁵. Tal recomposición es posible mediante los tes-

⁵ Véase BARRENA OSORO, E. y J. A. MARIN PAREDES, *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa*. 1. *Antigüedad y Medievo*, Donostia- San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1991; MÍNGUEZ, C. y M^a. C. de la HOZ, *La infraestructura viaria bajomedieval en Álava*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1992; VILLALBA RUÍZ DE TOLEDO, J. F., Panorama de las vías de comunicación en Navarra durante la Alta Edad Media (siglos VIII-XII), *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Historia Medieval*, 8 (1995), pp. 39-50; JIMENO ARANGUREN, R., Red viaria y cristianización, Pamplona. *Hispania Sacra*, 51, núm. 104 (1999), pp. 717-739. Sobre el área continental es de interés GOYHENETCHE, M., Routes et transports commerciaux en Pays Basque Nord: notes d'introduction bibliographique, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 143-145.

timonios escritos que reporta la documentación datada en aquella época sobre lugares, tránsitos y recorridos. Asimismo, el paisaje de cada uno de los territorios de Vasconia también aporta indicios, con su toponimia y su topografía, sobre los posibles usos viarios que en su orografía estamparon los siglos medievales. Escritos y nombres que sumados a los hallazgos arqueológicos nos han permitido recrear o intuir cartográficamente rutas, itinerarios y desplazamientos durante los años y siglos medievales. Ciertamente, la «lógica cartográfica» de nuestras plantillas nos facilita una visión y una lectura de sus entornos terrenales que presumiblemente los habitantes de aquellas tierras en aquellos tiempos no tenían, pero que a nosotros nos permiten conjeturar qué uso hicieron del espacio geográfico en sus tránsitos⁶.

Sin embargo, esa tarea no ha estado libre de apuros, pues una de las características que obstaculiza estas reconstrucciones es el laconismo de las fuentes escritas que se han conservado hasta hoy; sobre todo las que se redactaron en los períodos concernientes a la Antigüedad Tardía o la Alta Edad Media. En efecto, en los talleres de los historiadores y de los arqueólogos las escrituras de diversa índole relacionadas con los territorios vascos antes del siglo XIII son muy escasas, ocasionando la sensación de afrontar espacios y períodos vacíos. No obstante, a partir del siglo XIII la locuacidad documental aumenta según pasan los años y rebasan los siglos medievales, aunque los documentos generados y conservados a lo largo del tiempo en cada uno de los territorios históricos presentan diferencias en cantidad y en calidad, probablemente ocasionadas por cómo en cada territorio la población hizo uso y conservación de las escrituras⁷. Pese a esas diferencias, la facundia escrituraria bajomedieval ha posibilitado extraer una variada información sobre la realidad viaria y comercial desplegada

Este estudio se puede contextualizar con LOUBÈS, G., *Routes de la Gascogne médiévale*. En *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*. Toulouse: Presses Universitaires du Midi (Flaran, 2), 1982, pp. 33-55.

⁶ El recurso a la cartografía para recrear espacios de pasado ya se apuntó en GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *La Rioja Alta en el siglo X. Un ensayo de análisis cartográfico sobre los comienzos de la ocupación y explotación cristiana del territorio*, *Príncipe de Viana*, 132-133 (1973), pp. 309-336. En este sentido son muy interesantes GOÑI ARES DE PARGA, M. y E. RAMÍREZ VAQUERO, *Propuesta de trabajo cartográfico para el estudio del espacio histórico pirenaico*, *Domitia*, 12 (2011), pp. 53-72; RAMÍREZ VAQUERO, E. y M. GOÑI ARES DE PARGA, *Espacio político y escritura. La representación de los cartularios y libros del patrimonio de los reyes de Navarra (s. XIII)*. En ARIAS GUILLÉN, F. y P. MARTÍNEZ SOPENA (coords.), *Los espacios del rey. Poder y territorio en las monarquías hispánicas (siglos XII-XIV)*, Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, Servicio de Publicaciones, 2018, pp. 93-112.

⁷ Una acertada descripción de esta situación en AGUINAGALDE, B. de, *La sociedad vasca y sus élites (s. XI - 1500), y la formulación de la hidalguía universal den 1527. Distinción, jerarquía y práctica sociales. (Con particular referencia de Guipúzcoa)*. En *El País Vasco, tierra de hidalgos y nobles. Momentos singulares de la Historia*, s. I: Fundación Banco Santander, 2016, pp. 31 y ss.

en Vasconia, aunque, dada la documentación que nos ha llegado, con desigualdad proporción para cada uno de los espacios históricos en los que la Vasconia citerior y ulterior se organizaron y encuadraron. Ahora bien, hemos de tener presente que recurrimos a unas escrituras que en su mayor parte no versan sobre temas viarios o de planificación de caminos o rutas de comunicación. Habitualmente, recurrimos a las escrituras en las que es posible captar informaciones que nos permiten inferir su relación con el uso del entorno para acciones de tránsito o indicios de movilidad. No será hasta la segunda mitad del siglo XV cuando dispongamos de documentos en los que se apuntan referencias más habituales sobre el uso caminero y portuario de determinados entornos delimitados poblacionalmente. Esta proliferación documental entronca con el «giro práctico» que experimenta el uso de la escritura en Europa desde el siglo XII, acrecentado a partir de 1200 mediante la elaboración de escrituras orientadas a fines prácticos relacionados con el registro de diferentes aspectos de la vida material e inmaterial de la convivencia medieval⁸. Uno de esos fines prácticos estaba relacionado con el ejercicio del comercio, cuyo desarrollo, ya en el siglo XV, fomentó que se escrituraran provisiones y ordenanzas versadas con el estado de los caminos, con las condiciones portuarias y con la paz de tránsito por los caminos, aunque sin precisar, en gran parte de aquellas letras, rutas precisas y detalladas.

Estos problemas empíricos y/o fácticos apremian a los historiadores a estrujar al máximo la información para rescatar los indicios y los datos susceptibles de ser las huellas de aquellas vías de comunicación. Para validar la información recopilada entre esos documentos, lo habitual es, como ya hemos apuntado, traducir la pesquisa cartográficamente, mediante un esmerado empeño, al escenario geográfico que reflejan o evocan, procurando una reconstrucción lo más fidedigna posible de las presumibles rutas. Un esfuerzo en el que la arqueología aporta una información imprescindible⁹.

Ahora bien, hemos de tener presente que a estos inconvenientes hay que sumar que la geografía que nosotros podemos contemplar y mapear en la actualidad no era, como hemos apuntado, percibida de la misma manera en los tiempos del medioevo. Hemos de prever que nuestra manera de cartografiar el espacio, que responde a una noción territorialmente contemporánea del espacio geográfico, difiere de cómo concebían ese mismo espacio en los tiempos del medioevo. De hecho, una de las primeras imágenes que tenemos de Vasconia, el

⁸ Al respecto véase MENANT, F., Las transformaciones de la escritura documental entre los siglos XII y XIII, *Edad Media. Revista de Historia*, 16 (2015), pp. 33-53.

⁹ Una buena muestra es QUEIRÓS CASTILLO, J. A., Arqueología de los espacios agrarios medievales en el País Vasco, *Hispania*, 69, 233 (2009), pp. 619-652. Véase asimismo *supra* nota 10.

célebre mapamundi de Saint Server, es un dibujo que representa la existencia de un lugar en el mundo del siglo VIII que aún mantiene la denominación que recibió en la antigüedad. El corónimo se basa en el etónimo, es decir, en la designación con la que se identificaba a los habitantes de ese amplio lugar. Como es conocido, esa ilustración representaba gráficamente la ubicación en el mundo de cada uno de los apóstoles cuando emprendieron el mandato de expandir la palabra de Dios. Un mundo concebido en tres continentes, Europa, África y Asia, cuyo centro es Jerusalén, y que acoplado a la bóveda celeste está circundado por el mar. La Vasconia representada en ese mapamundi responde a testimonios pronunciados por individuos foráneos que nombran a este territorio por la denominación por la que se conoce a sus habitantes; generando la sensación de que sus gentes parece que guardan silencio sobre ellos y sus tierras, manteniendo ese aparente mutismo en el medievo. Un silencio interrumpido en el alto medievo por el ruido que generaron las incursiones de visigodos, normandos y musulmanes por este antiguo lugar. Unas incursiones que trazaron sus propios itinerarios o que recurrieron a las vías existentes en la antigüedad tardía para trasladarse al continente o a la península.

Sin embargo, la arqueología está evidenciando que este espacio estaba habitado; podríamos decir que, sin hacer estruendos, los pobladores de estas tierras en aquellos tiempos nos han legado manifestaciones materiales de su forma de vida¹⁰. Los hallazgos que la arqueología está desvelando patentizan que

¹⁰ La aportación de la arqueología está siendo de suma importancia. Para este texto hemos procurado atender AZKARATE GARAI-OLAUN A. e I. GARCÍA CAMINO, El espacio circumpirenaico occidental durante los siglos VI al X d. C. según el registro arqueológico: algunos interrogantes. En CABALLERO ZOREDA, L., P. MACEOS CRUZ y C. GARCÍA DE CASERO VALDÉS, (eds.), *Asurias entre Visigodos y Mozárabes*, Madrid: CSIC, 2012, pp. 331-351; AZKARATE GARAI-OLAUN A. e I. GARCÍA CAMINO, *Vasconia, tierra intermedia. Ritos funerarios de frontera*, (Los cuadernos del Arkeologi, 5), Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia/Diputación Foral de Álava, 2013; QUIRÓS-CASTILLO, J. A., Arqueología de la Alta Edad Media en el Cantábrico Oriental. En LLANOS ORTIZ DE LANDALUZE, A. (coord.), *Medio siglo de arqueología en el Cantábrico Oriental y su entorno. (Actas del Congreso Internacional)*, Vitoria-Gasteiz: Diputación Foral de Álava, Instituto Alavés de Arqueología, 2009, pp. 449-500; QUIRÓS-CASTILLO, J. A., La génesis del paisaje medieval en Álava: la formación de la red aldeana, *Arqueología y Territorio Medieval*, 13-1 (2006), pp. 49-94; QUIRÓS-CASTILLO, J. A., Despoblados medievales alaveses, *Arkeoikuska*, 11 (2011), pp. 23-32; QUIRÓS-CASTILLO, J. A. (dir.), *Arqueología del campesinado medieval: la aldea de Zaballa*. Documentos de Arqueología Medieval 3, Bilbao: Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco, 2012; QUIRÓS-CASTILLO, J. A., Oltre la frammentazione postprocessualista: archeologia agraria nel nordovest della Spagna, *Archeologia Medievale*, 41 (2014), pp. 23-38; QUIRÓS-CASTILLO, J. A., Identidades locales y despoblamiento en la Baja Edad Media. Microhistorias y tendencias a través de la arqueología de los despoblados de Álava (País Vasco, España), *Reti Medievali Rivista*, 18-2 (2017); QUIRÓS-CASTILLO, J. A., Aristocracias, poderes y desigualdad social en la primera Edad Media en el País Vasco. En CATALÁN RAMOS, R., P. FUENTES. MELGAR y J. C. SASTRE BLANCO,

las fuentes escritas sólo testimonian una parte de lo ocurrido en los parajes de aquellos tiempos. Así que esa sensación de que nos ocupamos de unos parajes en silencio o de que tratamos sobre un espacio semivacío está siendo sustituida por unos testimonios que nos cuentan cómo se fue ocupando y explotando las tierras y sus recursos en las tierras de Vasconia.

Probablemente, las vicisitudes en las que debieron desenvolverse los pobladores de estos terrenos entre el siglo VIII y XI no conllevaron una delimitación precisa del espacio en territorios concretos más allá de los emplazamientos de poblamiento y porque su modo de vida no requería una organización social basada en relaciones sociales con raigambre y sentido territorial. Precisamente esta territorialización de las relaciones sociales se iría incrementando paulatinamente a partir del siglo XII, pero con desigual protagonismo en cada ámbito local según el aprovechamiento que los moradores aplicaron a los entornos en los que habitaban. La imagen resultante está compuesta por unos entornos sumamente variados en este espacio organizado a los lomos de la cadena montañesa pirenaica, resultado de cómo sus moradores adaptaron las condiciones naturales de cada vertiente a sus modos de vida.

Las montañas, valles, sierras, crestas, planicies, ríos y litorales que se extienden por los 20.664 km² que abarcan las tierras y aguas de Vasconia eran distinguidos, vividos y utilizados de diferente forma a la actual. La estructura geográfica de esta extensión, configurada en tres unidades como son Pirineos y Montes Litorales, Depresión del Ebro y Cuenca de Aquitania fueron habitadas y explotadas a lo largo del medievo de acuerdo con los recursos técnicos de los que dispusieron sus habitantes, dedicados al pastoreo, la agricultura, la pesca, la paleometalurgia y la guerra. A esas actividades hay que sumar, a partir del siglo XIII, las derivadas de una intensiva producción de hierro –basada en el aprovechamiento de la energía hidráulica y de recursos forestales– y a una cada vez más decidida actividad transportista y comercial. ¿Cómo afrontaban las gentes de aquellos siglos en los años anteriores a los del siglo XII la orografía de esas tres unidades para trasladarse por el territorio tanto a escala local como escala comarcal o regional?

Puede ocurrir que, con nuestra forma de entender hoy el desplazamiento por un territorio determinado a través de un mapa, lo que podemos vislumbrar como un «paso natural» no era tan «natural» en los siglos medievales. Si hoy

Fortificaciones en la tardoantigüedad: élites y articulación del Territorio (siglos V-VIII D. C.), Madrid: Ediciones de La Ergáscula, 2014, pp. 143-158; QUIRÓS-CASTILLO, J. A. (dir.), *Arqueología de una comunidad campesina medieval: Zornoztegi (Álava)*. *Documentos de Arqueología Medieval* 13, Bilbao: Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco, 2018.

consideramos, por ejemplo, que un monte es un obstáculo para emprender una ruta, en los tiempos medievales quizá no lo fuera. De hecho, en la Europa del medievo son los bosques uno de los espacios más complicados de sortear y, además, son lugares de tránsito temidos. Lo mismo puede ocurrir con los valles, con los cursos fluviales o con los litorales. Incluso lo que hoy consideramos límites y demarcaciones entre territorios con un neto sentido delimitador de espacios, es probable que en los siglos medievales no tuvieran ese carácter para diferenciar tierras opuestas, simplemente enfrentadas por contigüidad, pero distinguidas por el aprovechamiento de sus tierras, recursos y por la forma de ocuparlo poblacionalmente. Incluso el desplazamiento de gentes por ese espacio consistiría en recorrer aquellos parajes creando las rutas más apropiadas según el momento. Un momento condicionado por factores tales como los climáticos, la estación del año, el medio utilizado para deambular o el motivo del desplazamiento, cuestiones que, en ocasiones solas o combinadas, motivarían la improvisación de la ruta emprendida con el simple objetivo de alcanzar el destino.

A todas estas apreciaciones hay que sumar un punto de vista que esgrimió, también hace unos años, Julio Caro Baroja a propósito del territorialismo y la territorialidad en Vasconia durante el medioevo¹¹. Entre la Antigüedad tardía y la Baja Edad Media, las tierras de Vasconia fueron adquiriendo un sentido y un contenido territorial según los configuraron sus moradores desde sus propios ámbitos espaciales, dando lugar, entre finales del siglo XIV y a lo largo del siglo XV, a diferentes entidades territoriales como consecuencia de las actividades que encuadraron aquella vasta extensión en tierras delimitadas con un sentido más socialmente territorial.

Si retomamos la observación de este panorama desde la cima el Urkulu mediante el encuadre de las tierras de Vasconia en una línea temporal extendida entre el siglo V y el siglo XV veríamos cómo asoman y se suceden las imágenes de unas áreas evocadas y etiquetadas con las denominaciones, entre otras, de Ducado de Vasconia, Vizcondado de Lapurdí, Baiona, Bailío de Labort, Reino de Pamplona, Vizcondado de Zuberoa (Soule), Reino de Navarra, Condado de Bizkaia, Condado de Durango, Enkarterri, Karrantza, Señorío de Bizkaia, Aramaiona, Orduña, Condado de Araba, Tierra de Araba, Provincia de Araba, Tierra de Aiala, Condado de Oñati, Tierra de Gipuzkoa, Ducado de Guinea, Provincia de Gipuzkoa. Algunas de estas denominaciones, según avanzan los siglos, no delimitan con claridad el espacio que realmente abarcaban. Incluso áreas denominadas de una forma antes del siglo XI emergen en pleno siglo XIV con otra

¹¹ CARO BAROJA, J., *Introducción a la Historia Social y Económica del Pueblo Vasco*, San Sebastián: Editorial Txertoa, 1986.

denominación, con la peculiaridad de que sí parece posible advertir la intención de distinguir un cierto contorno geográfico aún sin precisar, pero con tendencia a agrupar tierras y localidades enunciando un corónimo.

Esos cambios de nominación territorial son indicios de cómo se fue precisando el reconocimiento y la atribución de cada espacio a sus pobladores. El uso de cada una de las tierras aglutinadas bajo esas denominaciones evidencia cómo imbricaron sus relaciones sociales. Por un lado, para atribuir al espacio que ocupaban como una parte integrante de su forma de vida y, por otro, para reconocer la tierra que poblaban y explotaban como el marco adecuado para tejer sus relaciones. En consecuencia, la variedad de corónimos en los que emergieron para el siglo XV cada una de las tierras de Vasconia demuestran que el asentamiento y organización del poblamiento y la población fue un proceso gradual con distintos ritmos de territorialización. De hecho, esa variabilidad de espacios citados entre el siglo V y el siglo XI manifiestan que la población y el poblamiento en aquellos años no habían desarrollado un nítido y perceptible vínculo social con el espacio natural, delineando unos lugares con contornos y límites escasamente territorializados. En línea con los argumentos esgrimidos por Caro Baroja, en ese período prevalecía la vinculación parental o pseudoparental como criterio regulador del uso de los espacios y sus recursos¹². Tal y como las investigaciones de José Ángel García de Cortázar apuntaron para las actuales tierras de Bizkaia, y Elena Barrena para el «solar» gipuzkoano. Esta realidad también sería el tipo de vínculo predominante en los valles de ambas vertientes de los Pirineos y en el norte de la actual Provincia de Araba¹³. Esta circunstancia añade más dificultades para rescatar los usos estables y permanentes de las posibles rutas camineras por estas tierras. Pero es un interesante indicio para sospechar que el ya mencionado laconismo de las fuentes de esta época a la hora de identificar nítidamente espacios como territorios obedezca a que esos territorios estaban, precisamente, en «formación», en gestación. Y probablemente, el hecho de que la actividad

¹² También apunta la pervivencia de este tipo de vínculos MÍNGUEZ, J. M., En torno a la génesis de las sociedades peninsulares altomedievales. Reflexiones y nuevas propuestas, *Studia Histórica. Historia Medieval*, 22 (2004), p. 176.

¹³ Las investigaciones de José Ángel García de Cortázar están recogidas en GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Investigaciones sobre historia medieval del País Vasco, 1965-2005: 20 artículos y una entrevista*. (Edición preparada por José Ramón Díaz de Durana Ortiz de Urbina), Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 2005. Con respecto a Bizkaia y a Gipuzkoa véase GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., B. ARÍZAGA, M. L. RÍOS y M^a. I. DEL VAL, *Vizcaya en la Edad Media. La evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*, I, Bilbao: Haranburu, 1985 y BARRENA OSORO, E., *La formación histórica de Guipúzcoa. Transformaciones en la organización social de un territorio cantábrico durante la época altomedieval*, San Sebastián: Universidad de Deusto, 1989.

comercial de largo alcance comenzara a desplegarse a partir del siglo XII, como luego veremos, pudo motivar la necesidad y el interés, entre sus moradores, de acotar para comunicar o incomunicar esos espacios con la precisión geográfica o territorial que les era posible concebir, aplicar y practicar en aquellos siglos.

En todo caso, parece revelarse que la ruta que, precisamente, pasaba junto a la cima del Urkulu ya trazada en la Antigüedad Tardía, la calzada *Ab Asturica Burdigalam* (de Astorga a Burdeos) era la vía que pervivía para enlazar el continente con la península a través de los Pirineos. Unos Pirineos que, lejos de representar una barrera, eran un lugar de paso para transitar entre las tierras de ambos lados de la cadena montañosa¹⁴. Más que separar, esa cadena parece que vinculaba ambas vertientes sobre todo para una población escasamente asentada y fijada en ámbitos claramente acotados. Al menos hasta el siglo XII esta parece ser la situación, en la que tanto la cuenca del Adour como la del Ebro, y sus respectivas ramificaciones, parecen desempeñar un cierto papel en la circulación de las gentes por estas tierras. A las que habría que sumar las rutas trashumantes empleadas a ambas vertientes de la cadena pirenaica.

La historia de las diócesis y obispados en Vasconia durante el alto medioevo también proporciona indicios sobre una organización social del espacio aun escasamente territorializada. El obispado de Baiona, y el de Iruña (Pamplona) más el de Calahorra y la Calzada, con sus antecedentes como el obispado de Armentia, el de Burgos y el de Valpuesta muestran una proyección más centrada en sujetar almas que territorios, pues cuando a inicios del siglo XIII empiezan a perfilarse el Señorío, las Provincias, el Reino y la villa de Baiona esos territorios no encajan simétricamente con las extensiones episcopales¹⁵. Mientras los

¹⁴ Al respecto véase POZO FLORES, M., Vascones y wascones. Las relaciones entre las dos vertientes de los Pirineos occidentales según las fuentes escritas y los testimonios arqueológicos (siglos VI-VIII), En GASC, S., Ph. SÉNAC, C. VENCO y C. LALIENA (eds.) *Las fronteras pirenaicas en la Edad Media (siglos VI-XV). Les frontières pyrénéennes au Moyen Âge (VIe-XVe siècles)*, Zaragoza: Universidad de Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2018, pp. 25-65; también interesa LARREA, J. J., Territorio y sociedad en la Vasconia de los siglos VIII a X. En QUIRÓS CASTILLO, J. A. (coord.) *Vasconia en la Alta Edad Media, 450-1000: poderes y comunidades rurales en el norte peninsular*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 2011, pp. 19-28. Interesa los planteamientos para abordar el período altomedieval LARREA CONDE, J. J. y M. POZO FLORES, Vasconia en la Tardoantigüedad: de la Antropología a una Historia en pedazos, *Revista Internacional de los Estudios Vascos. Eusko ikaskuntzen nazioarteko aldizkaria. Revue internationale des études basques = International Journal on Basque Studies*, 60-1 (2015), pp. 44-77. También interesa AZKARATE GARAI-OLAUN A., Repensando los márgenes circumpirenaicos-occidentales durante los siglos VI y VII d C, *Zona Arqueológica*, 15 (2011), pp. 241-253.

¹⁵ Sobre esta cuestión véase GASTAÑAZPI, E., Redes eclesiásticas diocesanas en el País Vasco (siglos XIV-XVI). En GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (ed.), *Religiosidad en el País Vasco (s. XIV-XVI)*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1994, pp. 17-24; GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Iglesia, religiosidad y sociedad en el País Vasco durante el siglo XIV, *Edad Media. Revista de Historia*, 8 (2007), pp. 99-144.

segundos sujetan hombres y tierras a una jurisdicción territorial, los primeros, los obispados perceptibles con posterioridad al siglo XIII acaparan feligresías independientemente de su ubicación en una de esas jurisdicciones territoriales. La imagen que resulta nos ofrece una «cristianización» del espacio que se articula desde sedes monásticas y episcopales, a las que se vinculan las poblaciones locales a través de sus propias jefaturas. Un proceso en el que a partir del siglo XI se insertarán las nacientes jefaturas territoriales, tanto para controlar, domoñar y encarnar el dominio sobre esas poblaciones, como la red de relaciones que vinculan esos lugares poblados con cada centro espiritual. Ese dominio sobre la tierra y sobre el cielo de sus habitantes por parte de las cúspides de las jerarquías sociales en cada espacio no estará exenta de tensiones y de conflictos a lo largo de todo el medievo, incluso integrando otro tipo de pugnas. Como sabemos, no será hasta el siglo XVI cuando comience un largo proceso de realineamiento de las extensiones tuteladas por una sede episcopal para hacerlas coincidir con determinadas jurisdicciones territoriales. Hasta entonces, la tensión entre ambas jurisdicciones es expresión del interés en controlar, mediante la sumisión de las gentes de estos lugares y de sus tierras, las rentas que generaban sus actividades. Los poderes feudales, encarnados en la Iglesia y en las nacientes monarquías y sus respectivas vinculaciones con las élites locales o lugareñas, competirán por acaparar y controlar las rentas y pobladores que producen estas tierras sobre todo en el período comprendido entre el siglo XI y el siglo XV, y aún perdurará hasta la centuria del quinientos, mediante una compleja red de ensambladuras con las poblaciones de cada lugar y sus respectivas jefaturas.

Probablemente, los centros episcopales y monásticos debieron recurrir a la vieja calzada romana y las veredas trashumantes para alcanzar los diferentes enclaves territoriales que vincularon a sus dominios. Sin embargo, desconocemos con exactitud qué ramales se derivaban de esa ruta, cuya principal conexión fluía entre Dax y Iruña (Pamplona), enlazando con Uharte Arakil y con Iruña-Veleia. Es por aquí por dónde comenzó, durante el siglo XI, una vía para peregrinos y viajeros que dio lugar a la ruta Jacobea, más frecuentada durante el siglo XII, en cuya trayectoria y paso se situó a Nájera. Hasta esa época, esto es, desde el siglo V hasta la conocida y archicitada visita de Aymeric Picaud a estas tierras, el panorama viario en Vasconia parece centrarse en la ruta jacobea¹⁶, al-

¹⁶ Sobre el camino de Santiago, aparición, vigencia, orientación e incardinación social y viaria en estas tierras en GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *El Camino de Santiago y la articulación del espacio en Castilla*. En *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. (Actas de la XX Semana de Estudios Medievales de Estella. 26-30 de julio de 1993)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1994, pp. 157-184; MARTÍN DUQUE, A., *El Camino de Santiago y la articulación del espacio histórico navarro*. En *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. (Actas de la XX Semana de Estudios*

rededor de la cual se desplegaban diferentes redes con itinerarios muy distintos y adaptadas a las diferentes condiciones orográficas del continente, de las áreas pirenaicas, y de las tierras que atraviesa el río Ebro y siempre enlazando núcleos más o menos estables de poblamiento, consistentes en comunidades y lugares aldeanos, y conectando recursos agropecuarios y actividades paleometalúrgicas¹⁷. En este horizonte predomina un cierto mutismo en las tierras peninsulares ubicadas en el litoral cantábrico. Sin embargo, dos núcleos procedentes de la antigüedad tardía parece que cobran una mayor pujanza en atraer flujos camineros. Se trata de Iruña (Pamplona) y de Baiona, poblaciones sobre las que comenzará a cobrar una mayor relevancia, a partir del siglo XII, un cierto enrutamiento comercial de gentes y de mercancías, pues ambas localidades despuntarán en el contexto de la época como lugares de mercado y nudo de comunicaciones¹⁸. Esta relevancia está en consonancia con la pujanza que entre la segunda mitad del siglo XII y el inicio del siglo XIV comenzará a tener en toda Europa la actividad mercantil a través de diversos mercados en distintos enclaves y por el afán de los europeos por acceder a materias, manufacturas y recursos ubicados y elaborados no solo en Europa, sino también en otras de las partes del mundo conocido por entonces. En las tres partes del mundo representadas en el mapa-mundi de Saint Servés.

Ahora bien, la principal vía de comunicación que se empleó en esta actividad comercial para conectar mercados fue el mar; el océano y el mar que ba-

Medievales de Estella. 26-30 de julio de 1993), Pamplona: Gobierno de Navarra, 1994, pp. 129-156; GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa Medieval. En Viajeros, peregrinos, mercaderes en el Occidente Medieval. (Actas de la XVIII Semana de Estudios Medievales de Estella. 22-26 de julio de 1991)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1992, pp. 15-52. Un interesante ejemplo de cómo también esa ruta fue un camino para extender prácticas y cultos cristianos entre los reinos peninsulares y los continentales en BARRIÈRE, B., *Routes et échanges entre Limousin et Espagne du XIe au XIIIe siècle*. En SÉNAC, Ph. (ed.), *Aquitaine – Espagne (VIIIe-XIIIe siècle)*, Poitiers: Centre d'études supérieures de civilisation médiévale, (Civilisation médiévale, 12), 2001, pp. 233-240.

¹⁷ Véase AZKARATE GARAI-OLAUN, A., J. M. MARTÍNEZ TORRECILLA y J. L. SOLAUN BUSTINZA, *Metalurgia y hábitat en el País Vasco de época medieval: el asentamiento Ferrón de Bagoeta, Álava (ss. VII-XIV d. C.)*, *Arqueología y Territorio Medieval*, 18 (2001), pp. 71-89.

¹⁸ ARIZAGA BOLUMBURU, B. y M. BOCHACA, *El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 41-53; BOCHACA, M. y B. ARIZAGA BOLUMBURU, *La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo XVI, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, (2012), pp. 71-87; ARIZAGA BOLUMBURU, B. y M. BOCHACA, *Le contrôle administratif, fiscal et juridique des ports du fond du golfe de Gascogne et de leurs accès fluviomaritimes à la fin du Moyen Âge*. En POLONIA, A. y A. M. RIVERA MEDINA (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid: Casa Velázquez, 2016, pp. 87-99; SORIA SESÉ, L., *Las relaciones históricas transfronterizas en el área vasca: Bayona-San Sebastián, Guipúzcoa-Labourd, Azkoaga*. 11 (2001), pp. 69-92.

ñaban las costas de las tierras de la cristiandad occidental. Este ha sido un factor que paulatinamente está siendo puesto de relieve por la historiografía centrada en esta época¹⁹. En lo que a las tierras vascas y sus rutas comerciales se refiere, este fue un ingrediente fundamental para su configuración. No sólo por convertirse durante la Baja Edad Media en la principal vía de actividades de toda la costa cantábrica ubicada en el Golfo de Bizkaia, sino que la explotación de esta vía también repercutió en la organización territorial del poblamiento, de la población, de la explotación de los recursos terrestres y en la forma de atribuir cada conjunto de pobladores su tierra y en la manera de establecer contactos y relaciones con su entorno. Pero fue el litoral cantábrico el ámbito que contribuyó a impulsar la conexión comercial de estas tierras con el mar, y enlazar con las rutas marítimas que llevaban a las por entonces tres partes del mundo²⁰.

¹⁹ Véase SARRAZIN, J. L. y Th. SAUZEAU (dirs.), *Le paysan et la mer. Ruralités littorales et maritimes en Europe au Moyen Âge et à l'Époque moderne*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi (Flaran, 39), 2019; también interesa la «historia del Atlántico» relatada en ABULAFIA, D., *Un mar sin límites. Una historia humana de los océanos*, Barcelona: Editorial Crítica, 2021, pp. 429-718.

²⁰ Esta dedicación al mar está ampliamente documentada. Véase FERREIRA PRIEGUE, E. Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes. En *El Fuero de San Sebastián y su época*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1982, pp. 217-234; ALBERDI LONBIDE, X. y A. ARAGÓN RUANO, La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998), pp. 13-33; BARKHAM HUXLEY, M., El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 147-164; CHILDS, W. R., Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c.1200-c.1500, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 55-64; FERRER I MALLOL, M. T., Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, (2003), pp. 115-128; GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Los vascos y el mar: su inserción en un espacio comercial europeo en el transcurso de la Baja Edad Media. En FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. (ed.), *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar*, Portugalete: Ayuntamiento, 2006, pp. 27-74; INCLÁN GIL, E., El dinero de la mar: el comercio de la costa vasca con Europa durante los siglos XIV al XVI. En GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián, espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el medievo y la modernidad*, Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea 2005, pp. 17-78; MARIN PAREDES, J. A., La Provincia de tierra y de mar (siglos XIII – XV): hierro, navegación y comercio por el medievo del mundo. En *Gipuzkoa y la globalización. Ser, estar y aportar en el mundo global a lo largo de la historia*. [Inédito] [En prensa]; MARTÍNEZ MARTÍNEZ, S., Los puertos de Vizcaya en la Edad Media, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7 (2012), pp. 51-69; RIVERA MEDINA, A. M., Navegación, comercio y negocio: los intereses vascos en los puertos flamencos en los siglos XV y XVI. En SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016, pp. 168-196; RIVERA MEDINA, A. M., La construcción-reconstrucción de un espacio portuario. El canal y ría de Bilbao en los siglos XIV-XVI. En POLONIA, A. y A. M. RIVERA MEDINA (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid: Casa Velázquez, 2016, pp. 171-191; RIVERA MEDINA, A. M., Mercaderes vizcaínos en los confines del

Y para enlazar con aquellas partes, había que concretar cuál era la tierra desde la que se partía y a la que se regresaba, y qué recursos había que destinar a esa actividad.

III. *IN RIPAM MARIS*

El título de este apartado procede de una cláusula de la bula emitida por Urbano II en 1097 por la que se concedía a la catedral de Iruña (Pamplona) ciertas rentas en San Sebastián²¹. Este hecho se enmarca en el proceso de captación de rentas de los lugares poblados a lo largo del territorio del que se ocupa estas páginas por parte de las entidades eclesiásticas, tal y como hemos apuntado líneas arriba. Justo ochenta y tres años después, esa misma localidad será aforada en 1180 por rúbrica del monarca navarro Sancho el Sabio. Ese aforamiento es un claro indicio de la intrusión de las jefaturas en la red de relaciones y de contactos generados entre los pobladores de esos lugares y las sedes eclesiales. Uno de los propósitos de ese proceder era potenciar el comercio entre el reino navarro, particularmente Iruña (Pamplona), y la villa de San Sebastián; esto es, el tránsito entre ambos núcleos. Un interés que era recíproco pues incumbía a los próceres de la villa donostiarra y a los pamploneses. Esta circunstancia, en lo que al enrutamiento que nos ocupa, situaba a los territorios vascos en el apogeo de la actividad comercial que empieza a descollar en la Europa del pleno medievo.

Estos testimonios permiten inferir que San Sebastián, entre 1097 y 1180, estuvo inmersa en una progresiva intensificación de actividades comerciales al socaire del puerto y burgo de Baiona, localidad que, en palabras de Eugene Goyheneche, se constituirá, cuando alcance el siglo XV y hasta que se vincule con el reino de Francia, en una especie de república marítima atlántica²². En efecto, las gentes de Baiona desempeñaron una destacada labor en el desarrollo de las rutas comerciales que estaban surcando el Atlántico y en los instrumentos necesarios para la realización y financiación de las transacciones e intercambios

Canal de la Mancha a través de las fuentes medievales, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 18 (2018), pp. 209-231.

²¹ Véase LEMA PUEYO, J. A., Un oscuro pasado: Gipuzkoa y Navarra (siglos X-XII). En IRUJO, X. y A. ÁLVAREZ BERAESTEGI (eds.), *Los fueros de Estella y San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Fundación Iura Vasconiae/Iura Vasconiae Fundazioa, 2020, pp. 13-42; ETXEZARRAGA ORTUONDO, I., La organización del territorio de San Sebastián y su entorno durante la Alta Edad Media: Una visión panorámica de su evolución. En IRUJO, X. y ÁLVAREZ BERAESTEGI, A. (eds.), *Los fueros de Estella y San Sebastián*, op. cit., pp. 61-90.

²² Véase GOYHENECHÉ, E., *Bayonne et la région Bayonnaise du XIIe au XVe siècle. Études d'histoire économique et sociale*, Bilbao: Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea, 1990, pp. 438 y ss.

mercantiles. De hecho, como es de sobra conocido la población de San Sebastián tuvo entre sus vecinos a gascones originarios de Baiona y a navarros. Esta población se incorporó a una historia que arrancó en 1161 cuando en el norte del atlántico se formó la Hansa. Como también es conocido esta red mercantil distribuía bienes por las costas y puertos de las tierras que hoy forman Alemania, Inglaterra, Países Bajos, Francia e Italia. A esta red se vinculó el norte de la Península Ibérica, ya que paulatinamente sus costas, tierras y habitantes se incorporaron a aquellos flujos comerciales en un contexto en el que también comenzaban a cobrar forma unas organizaciones políticas que maniobraban desde vinculaciones feudales hacia la paulatina configuración, sobre todo en los años que corrieron entre los siglos XII y XV, de reinos y monarquías con raigambre territorial. Francia, Inglaterra, Portugal, Castilla, y Aragón eran las nominaciones de esas formaciones cuya conformación incidió en la configuración de Vasconia, uno de cuyos resultados fue que Nafarroa se fuera tejiendo como reino. Estas formaciones feudales enlazaban sus relaciones con las jefaturas y élites que en diferentes espacios comenzaron a vertebrarse a raíz del proceso de jerarquización de sus gentes desarrollado a lo largo de todo el tiempo medieval, unas jefaturas que también procuraban acoplarse a esas redes para garantizarse su continuidad, sus rentas y su espacio de poder.

Entre los siglos XII y XIII las nacientes monarquías se sustentaban en su capacidad de establecer redes de relaciones con las jefaturas de ámbito local, y estas respondían a esas relaciones fortaleciéndolas para generar el reconocimiento de su posición sobre el resto de la población y garantizar su sumisión y, por alcance, el dominio de las tierras y recursos sobre los que se asentaban. El litoral y las tierras vascas ocuparon los tejemanajes de estas monarquías, ya desde el siglo XI, cuyos hitos más destacados los constituyen el matrimonio en 1152 de Leonor de Aquitania con Enrique de Plantagenet y el enlace en 1170 del castellano Alfonso con la hija de los anteriores: Leonor de Plantagenet. Con anterioridad, monarcas navarros había tejido sus alianzas con Normandía sobre la base de las relaciones establecidas entre la costa cantábrica y la normanda. En el entorno pirenaico del mar Cantábrico se pugnaba por dominar los espacios que aseguraban el acceso a las rutas marítimas y sus líneas de tránsito, y en cierta medida, gobernar el mar.

Posiblemente, como ya hemos apuntado, la paulatina delimitación de estos espacios y su aprovechamiento incidió en tensiones y disputas que el propio proceso de jerarquización social promovió, ya que incluía el acceso y uso de los recursos naturales y el control del trabajo y las rentas que la población era capaz de producir. Acaparar esas rentas era el sistema que producía estatus, riqueza y poder. Y, en consecuencia, adquirir la capacidad de ordenar tierras y pobladores con voluntad y autoridad.

La intensificación del intercambio mercantil a partir del siglo XII supuso una dispersión territorial de las fuentes de renta y su dominio, ya que algunos de esos rendimientos provenían de la mera producción agropecuaria o pesquera y otras rentas procedían de la circulación de mercancías y producción de manufacturas²³. Las primeras estaban comprometidas en el dominio de la tierra y de sus productores, derivadas de una relación jerarquizada entre señores y comunidades primordialmente campesinas. Esta relación se inició y se fue asentando gradual y probablemente entre los siglos VIII y XII, con diferentes modos y alteraciones y no sin tensiones, para desarrollarse e incardinarse social y territorialmente en los años que alcanzaron la centuria del cuatrocientos. En el siglo XV, la vigencia, por ejemplo, de los señoríos de Oñati, Aiala, Orozko, Aramaiona y Guinea son el ejemplo de cómo se consolidó ese sistema de relación social, basado en el control de unas tierras y sus pobladores por parte de jefaturas ennoblecidas.

Pero la mayor parte de los términos que hoy componen el territorio guipuzcoano el área de Baiona, Iruña (Pamplona), la actual tierra de Estella-Lizarrá, la cuenca baja de la ribera navarra y la llanada alavesa se convirtieron paulatinamente, desde fines del siglo XII, en el escenario del desarrollo de actividades ligadas con la procedencia de las segundas fuentes de renta. Estas derivan de actividades ligadas con la circulación y con el movimiento de mercancías y con aquellas actividades anejas que contribuían a generarlas y que estaban orientadas a la explotación del mar como vía de comunicación y comercio. Ciertamente, la incidencia en la organización social y en la producción de recursos frumentarios y bienes conspicuos no era la misma si dependía de rentas provenientes de posesión de hombres y de mujeres y de sus tierras, de la proveniente de las rentas generadas por la producción y circulación de manufacturas o mercancías y del consecuente trato comercial. Además, el interés por la movilidad territorial y marítima estaba vinculado al segundo grupo de actividades por lo que era necesario organizar el territorio para el tránsito y para el acceso al litoral; esto es, con caminos, puentes, vados y puertos. En cambio, los intereses centrados en captar rentas de las producciones agropecuarias atenderían a los movimientos por el territorio como otra vía de aprehender rentas; acaparar rentas tasando solamente el tránsito de personas y mercaderías. Esta puede ser la razón de que cuando despegó, se acrecienta y se asienta la actividad comercial, la documentación, como se verá en la intervención de Rosa Ayerbe recogida en este volumen, testimonia el interés por impedir que la circulación por los caminos no fuera obstruida por

²³ Ambas fuentes de renta estaban comprometidas con el control de la tierra como principal cometido. Véase WICKHAN, Ch., *Europa en la Edad Media. Una nueva interpretación*, Barcelona: Editorial Península, 2017, pp. 36 y ss.

gravámenes que encarecieran el valor de las transacciones ni que tampoco fuese obstaculizada por hurtos o por cualquier otra acción que provocaran inseguridad, percances y, en consecuencia, la interrupción del tránsito. Obviamente, esas informaciones, localizadas persistentemente en documentos datados desde la segunda mitad del siglo XIII y durante los siglos XIV y XV, eran producto de las entidades que estaban interesadas en respaldar esas actividades y por los pobladores dedicados a las mismas. Pobladores que necesitaban organizar el territorio para trasladar y almacenar mercancías, actividad a la que se sumó las derivadas de la producción y de la venta de hierro en las tierras costeras peninsulares. Esta segunda fuente de renta desempeñó una destacada función en la promoción de la formación de villas, cuyo mayor impacto se produjo en el ámbito terrestre de Baiona y en los actuales territorios de Bizkaia, Gipuzkoa y Araba²⁴. De ahí la persistencia de la monarquía navarra por asegurar para el viejo reino el acceso al mar, tanto a través de San Sebastián como de Baiona. El reino navarro pugnó, en la última década del siglo XIII, por encontrar una vía hacia Baiona a través del puerto fluvial de Urt, en la confluencia del Aran con el Adour. Al perder este puerto, el Nive inferior se convirtió en la vía Iruña (Pamplona) – Baiona. Partiendo desde Iruña (Pamplona) la travesía consistía en alcanzar Ustaritz-Cambo atravesando el Baztan y después navegar por el curso fluvial hasta Baiona²⁵.

El mar Cantábrico se estaba convirtiendo desde finales del siglo XII en la auténtica ruta comercial de la Vasconia del medievo. Ruta en la que fue posible poner en circulación un producto que caracterizó las actividades productivas de estas tierras y que también contribuyó a intensificar los flujos mercantiles: la fabricación de hierro.

La red de flujos generados por surcar el mar para enrutar la actividad comercial contribuyó a configurar el mundo de los europeos sobre la base de las tierras alineadas en las costas del Atlántico y enlazadas por los derroteros que vinculaban sus respectivas costas. Ya para el siglo XIV el mundo atlántico de los

²⁴ Una muestra de este despliegue en todo este ámbito territorial puede seguirse en MARTÍN DUQUE, A., El fenómeno urbano medieval en Navarra, *Príncipe de Viana*, 227 (2002), pp. 727-760; MIRANDA GARCÍA, F., Fueros de franquicia y articulación del espacio pirenaico en Navarra (ca. 1150-1250). En ARRAQUÉ, J. P. y PH. SÉNAC (dirs.), *Habitats et peuplement dans les Pyrénées au Moyen Âge et à l'époque moderne*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi, 2009, pp. 65-76; RAMÍREZ VAQUERO, E., El despliegue de la red urbana en Navarra. Espacios y movilidad entre el Adour y el Ebro (s. XII-XIII), *Príncipe de Viana*, 76 (2015), pp. 71-108; RAMÍREZ VAQUERO, E. La ciudad y el rey: renovación de la red urbana de Navarra al final de la Edad Media, *Anuario de Estudios Medievales*, 48-1 (2018), pp. 49-80; URTEAGA, M., Censo de las villas nuevas medievales en Álava, Bizkaia y Gipuzkoa, *Boletín Arkeolan*, 14 (2006), pp. 46-107.

²⁵ Véase GOYHENECHÉ, E., Instituciones administrativas del País Vasco francés en la Edad Media, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 43 (1973), pp. 207-262.

européos pivotaba sobre el puerto de Brujas. Al norte de ese puerto se desplegaba la Hansa y al sur las rutas que provenían del norte de la Península Ibérica. Y ambas redes confluían en ese punto del Flandes occidental para empalmar con las rutas terrestres hacia el interior de Europa²⁶.

Las rutas que enlazaron con el litoral cantábrico conllevaron que el ámbito atlántico de la Península Ibérica pudiera conectar con los derroteros que, a lo largo del siglo XIII, habían vinculado el Cantábrico con el Mediterráneo. La toma de Sevilla en 1248 y el enfrentamiento de 1278 en Algeciras por el control de las rutas que llevaban al Mediterráneo son una buena muestra de esa realidad.

Un excelente muestrario de estas redes marítimas son el portulano de 1313 atribuido a Pietro Vesconte y el fechado en 1467 de Grazioso Benincasa. Entre el mapamundi de Saint Server y ambos portulanos, es posible percibir cómo con el paso del tiempo la orientación marítima de las tierras de Vasconia fue cobrando cada vez más importancia. Pero lo que podemos percibir en esos portulanos es que precisa lugares muy concretos de la costa de Vasconia. A diferencia del mapamundi de Saint Serves, en los portulanos se aquilatan las ubicaciones de lugares específicos: los puertos marítimos de las villas creadas y mantenidas por sus pobladores²⁷. Un indicio claro de que el espacio comienza a ser reconocido por cómo lo organizaron sus propios moradores. Una organización en la que también desempeña un papel relevante la posibilidad de enlazar esas localidades no sólo por mar, sino que también por tierra. De hecho, justo un año después del aforamiento de San Sebastián, en 1181, Vitoria-Gasteiz también fue aforada por el mismo monarca navarro. A fines del siglo XII, además de comenzar el desarrollo de la actividad portuaria en el actual Golfo de Bizkaia, los aforamientos señalados evidencian la comprensión que en aquella época tuvieron sus moradores para respaldar la conexión con la costa a través de enclaves cuya población se desempeñaba en actividades comerciales. Tanto Iruña (Pamplona) como Vitoria-Gasteiz desplegaron el papel de referentes territoriales para

²⁶ Véanse WECZERKA, H., *Les routes terrestres de la Hanse*. En *En L'homme et la route en Europe occidentale, au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi, 1982 (Flaran, 2), pp. 85-105 y TRANCHAT, M., *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle)*. I. *Tableau géohistorique*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2018.

²⁷ Junto a las obras citadas en la nota 20 (supra), son de interés dos estudios sobre dos puertos. En concreto GONZÁLEZ ARCE, J. D., *Rutas y flujos comerciales del sistema portuario Portugaleta-Bilbao en la primera década del siglo XVI*. En SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. y F. MARTÍN PÉREZ (coords.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*, Madrid: 2020, pp. 59-94 e IRIXOA CORTÉS, I., *Contingentes cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la Baja Edad Media: el ocaseo de la bahía de Pasaia*. En SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. y F. MARTÍN PÉREZ (coords.), *Rutas de Comunicación marítima, op. cit.*, pp. 321-386.

tareas de acarreo y transporte, ya que posibilitaban la conexión de tierras con dedicaciones productivas diferentes²⁸. Conectaban áreas de producción predominantemente cerealísticas y hortícolas con ámbitos dedicados preferentemente a actividades ganaderas, pesqueras y las derivadas de la explotación de los bosques de la zona. Obviamente, el incremento del trabajo ferrero fue un factor que determinó estas relaciones pues las áreas dedicadas a la producción de hierro dependieron de las áreas cerealísticas; bien a las que podían acceder por tierra o bien logrando esos abastos por mar. En el caso de Baiona, como hemos visto, es la cuenca del Adour el área por la que discurre la comunicación al norte de los Pirineos, enlazado a través de la actual Zuberoa con el Bearn. El curso del Gave de Pau, además, formó parte de una ruta transpirenaica conectada con las tierras catalano-aragonesas²⁹.

En el caso de la península, esta tendencia se confirmará con el aforamiento de lugares como Hondarribia (1203), Getaria (1209) y Bermeo (1239). Las dos primeras localidades forman parte de la dinámica relacional emprendida entre San Sebastián, Baiona y Iruña (Pamplona). Sobre todo, con el aprovechamiento del puerto de Pasaia. En cuanto a Bermeo, apunta a que desde Vitoria-Gasteiz se perfila una ruta para también alcanzar la costa en ese punto del litoral. Situación que se reforzará con el aforamiento de Bilbao en 1300 y con el aforamiento en 1343 del puerto y villa de Deba.

A que esa situación fraguara contribuyó que, en 1296, Hondarribia, Donostia-San Sebastián, Getaria, Bermeo y Vitoria integrasen la «Hermandad de la Marina de Castilla con Vitoria», más conocida como «Hermandad de las Marismas». Esta especie de coalición, integrada además por Santander, Laredo, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera, respondía a un acuerdo suscrito por estas villas cantábricas para defender y amparar, autónomamente, sus actividades ante los poderes políticos de la época. La formación de la «Hermandad de las Marismas» consistía en un acuerdo entre sus integrantes para protegerse de las inestabilidades y contrariedades provocadas por las querellas con otras

²⁸ Un indicio de esta actividad y de los contactos entre la península y el continente es el asentamiento de occitanos y aquitanos en los burgos de Iruña (Pamplona) durante el siglo XIII. Tanto en San Nicolás, San Cernín y en la Navarrería se asentaron pobladores de esta procedencia, así como en Tudela y Lizarra-Estella. Al respecto véase LEROY, B., Dans la société marchande de Pampelune au XIII^e siècle, des Aquitains et des Occitans. En SÉNAC, P. (ed.), *Aquitaine – Espagne (VIIIe-XIIIe siècle)*, op. cit., pp. 233-240. Por su parte, IRIXOA CORTÉS, I., Contingentes cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la Baja Edad Media: el ocaso de la bahía de Pasaia, op. cit., trata sobre el asentamiento de gascones en el litoral.

²⁹ Véase RIERA-MELIS, A., El sistema viario de la Corona catalanoaragonesa en la Baja Edad. En GENSINI, S. (dir.), *Viaggiare nel Medioevo*, Pisa: Pacini Editore, 2000, p. 432.

entidades y, en su caso, para lidiar con esas disputas y obtener ventajas afines a sus provechos. De hecho, mantuvieron acuerdos con Baiona para regular la navegación por las rutas atlánticas y los intereses que se desplazaban por ellas. Las gentes y tierras de Vasconia parece que desde el siglo XIII encuentran en el mar la ruta para conectarse, para comunicarse.

A fines del siglo XIII, el mar Cantábrico era escenario de las rivalidades entre las nacientes monarquías inglesa y francesa. Una rivalidad sustentada por la disputa de dominios territoriales en el continente cuya principal consecuencia fue el desencadenamiento de la conocida «Guerra de los Cien Años». Es sabido que la conflagración experimentó periodos intermitentes de enfrentamientos, y que solo fue más intensa a partir de la segunda mitad del siglo XIV. Este conflicto repercutió en la navegación y el mercadeo marítimo, pero sin mermar su desarrollo pues los mercaderes afectados buscaron soluciones y también aprovecharon la coyuntura para sus negocios. De hecho, desde el comienzo del siglo XIV los litigios entre ingleses, franceses y cantábricos provocaron diferentes disputas pesqueras y comerciales en el Golfo de Bizkaia. Vecinos de San Sebastián, Getaria, Hondarribia y Mutriku participaron en 1351 y en 1353, junto con otras localidades cantábricas inscritas en la «Hermandad de las Marismas», en treguas pactadas con la monarquía inglesa para proteger la navegación, pesquerías, embarcaciones, cargas y demás actividades anexas. A ese conflicto hay que sumar las propias inestabilidades internas del poder regio de Castilla en aquella época y su competencia, como hemos señalado, con la monarquía navarra por fiscalizar las tierras de Gipuzkoa que lleva a sus puertos. La acción de esta hermandad responde al hecho, como ya conocemos, de que en aquel entonces los sistemas políticos estaban constituidos por una pluralidad de entidades sociales, vinculados en diversas tramas de redes en torno a una monarquía desde la que se promulga cómo ordenar esas entidades sociales, y, sobre todo, cómo financiarlas, cómo sostener y mantener su posición social. Las relaciones de esa pluralidad se articularon mediante un abanico de obligaciones y servicios que se comprometían a prestar cada parte como apoyo mutuo y recíproco, con sus recursos y rentas. De este modo el ordenamiento de ese sistema tejía un haz de relaciones confluyentes en una monarquía. Esas relaciones estaban encarnadas en una serie de formas políticas complementarias como ciudades, villas, señoríos, corporaciones, órdenes y estamentos sociales, en cuyo seno trenzaban sus vinculaciones los moradores que habitaban y laboraban en ellas. Como ya conocemos se trata de «monarquías compuestas» que articulan una serie de corporaciones generadas en y desde las jefaturas locales en su estructuración de las relaciones sobre las poblaciones, sus recursos y sus territorios. En el caso de la «Hermandad de las Marismas» las villas hacen uso de sus atributos para atender sus asuntos por sus propios medios y mediante su ligazón en una corporación

de intereses. Sobre todo, en este caso, los intereses que navegaban por el mar. Y nos pone sobre la pista de que esas estructuras relacionales encontraron en las rentas provenientes de la actividad comercial una de las vías más plausibles para concentrar en una monarquía un reino; esto es, una red de relaciones tejida entre una entidad regia y las diferentes corporaciones locales para, mediante el respaldo mutuo y recíproco, afianzar sus posiciones de dominio y de captación de rentas, y disponer de la intermediación regia como la forma de arbitrar los usos de las corporaciones vinculadas, a cambio de financiar ese arbitrio y articularlo mediante un sistema fiscal regio. Este sistema parece que resultó, a largo plazo, más eficaz para encuadrar tierras en territorios que el procedimiento basado en la mera gestión de la expropiación de unas rentas obtenidas de la explotación agropecuaria de la tierra y regentada por jefaturas competitivamente vinculadas entre sí y ligadas a una entidad regia.

Los pobladores de los centros y territorios dedicados a las actividades comerciales se centraron en propulsar y respaldar sus labores adecuando los recursos necesarios, mientras que los señoríos linajudos y formas parecidas de dominio sobre tierras y personas se apegaban al mantenimiento y fortalecimiento de esa práctica de generar y extraer sus rentas. Ciertamente, este panorama, perceptible a partir de finales del siglo XII en adelante, muestra la convivencia de dos sistemas de generación de renta que no aparece de manera diáfana en las fuentes de aquella época. Se trata de un proceso complejo que pudo incidir notablemente en las tensiones y conflictos que se desarrollaron en los años del bajomedievo. Por un lado, porque se pugró por hacer prevalecer uno de esos sistemas sobre el otro –con desigual resultado en cada territorio– y, por otro, porque también hubo quien los compaginó o quién derivó personas, recursos y tierras al mantenimiento predominante de uno de esos sistemas³⁰.

³⁰ Una muestra relevante de investigaciones sobre esta cuestión son CASADO ALONSO, H., Comercio y hombres de negocios castellanos y navarros en los inicios de la «Primera Edad Global». En *En los umbrales de España. La incorporación del Reino de Navarra a la monarquía hispana. (Actas de la XXXVIII Semana de Estudios Medievales de Estella 18-21 de julio de 2011)*, Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura, 1992, pp. 15-52; DACOSTA, A., El hierro y los linajes de Vizcaya en el siglo XV: fuentes de renta y competencia económica, *Studia Historica. Historia Medieval*, 15 (1997), pp. 69-102; DACOSTA, A., *Las fuentes de renta del linaje Salazar. Aportación al estudio de las haciendas nobiliarias en la Corona de Castilla durante la Baja Edad Media*. En DÍAZ DE DURANA, J. R. e I. REGUERA (eds.), *Lope García de Salazar: banderizo y cronista. Actas de las II Jornadas de Estudios Históricos de la Villa de Portugalete*, Portugalete: Ayuntamiento, 2002, pp. 43-64; DÍAZ DE DURANA, J. R., El mundo rural guipuzcoano al final de la Edad Media: progreso agrícola, gestión y explotación de la tierra, *España medieval*, 21 (1998), pp. 69-96; DÍAZ DE DURANA, J. R., Patronatos, patronos, clérigos y parroquianos. Los derechos de patronazgo sobre los monasterios e iglesias como fuente de renta e instrumento de control y dominación de los parientes mayores guipuzcoanos (siglos XIV a XVI), *Hispania Sacra*, 50 (1998), pp. 506-507; DÍAZ DE DURANA, J. R. y A. DACOS-

Este panorama nos muestra que los territorios vascos que alcanzan el siglo XV tienen lejanas resonancias de lo que fueron mil cien años antes. Si retomamos las imágenes que podemos percibir desde la cima del Urkulu, pero enfocando hacia la centuria del cuatrocientos, ese encuadre nos ofrece unas relaciones sociales complejas y una geografía humana distribuida y enmarcada en marcos territoriales ajustados a las condiciones orográficas y productivas de cada espacio, orientados hacia la costa cantábrica y la fachada atlántica, por unas rutas que, como ya hemos visto, desde el siglo XIII ya habían alcanzado a las que llegaban y se internaban por el Mar Mediterráneo.

El portulano fechado en 1467 y trazado por Grazioso Benincasa mencionado líneas arriba, nos muestra cómo las tierras de la Europa actual abrazan el mar como una extensión sobre la que era posible transitar. Un tránsito con los riegos y limitaciones oceanográficas que el tráfico marítimo debía afrontar en el medioevo, pero con una capacidad de transporte y de alcance menos limitados de lo que era posible asumir mediante travesías terrestres. En el caso del que se ocupa estas páginas, la costa continental y peninsular del Golfo de Bizkaia podría considerarse como la ruta que surcada mediante cabotaje permitía arribar a cada puerto y, a su vez, esos puertos serían los puntos desde los que navegar los derroteros que conectaban con tierras y gentes de otros puertos ubicados en lares distantes. Pese a los riesgos que, como hemos apuntado, comportaba en aquellos siglos la navegación, la vía marítima:

«presentava notevoli vantaggi, primo fra i quali la possibilità, con il vento favorevole, di coprire lunghe distanze in tempi brevi, non confrontabili con quelli necessari a un viaggiatore via terra. Le traversate non erano tuttavia prive di disagi e di pericoli»³¹.

A la brevedad de las rutas marítimas, hay que sumar que la capacidad de transportar cargas más pesadas y voluminosas era más factible por mar que por tierra. Y, sin duda, el transporte de hierro y de sus derivados encontró en

TA, Titularidad señorial, explotación y rentas de los recursos agrícolas, ganaderos y forestales en el País Vasco al final de la Edad Media, *Studia Historica. Historia Medieval*, 32 (2014), pp. 73-101; GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Nobles y ciudades en el País Vasco. Una relación variable a fines de la Edad Media. En MILLÁN DA COSTA, A. y J. A. JARA FUENTE, *Conflicto político: lucha y cooperación. Ciudad y Nobleza en Portugal y Castilla en la baja Edad Media*, Lisboa: Instituto do Estudos Medievais, 2016, pp. 99-136; GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Mercaderes, financieros y transportistas vascos a fines de la Edad Media, En IRIJOA CORTÉS, I., F. J. GOICOLEA JULIÁN y E. GARCÍA FERNÁNDEZ (coords.), *Mercaderes y financieros vascos y riojanos en Castilla y en Europa en el tránsito de la Edad Media a la Moderna*, Valladolid: Castilla Ediciones, 2018, pp. 19-80; NOAIN IRISARRI, J. J., Señoríos, señores y pecheros en la navarra moderna, *Iura Vasconiae*, 3 (2006), pp. 193-220.

³¹ SIMBOLA, P., I pericoli del mare: corsari e pirati nel mediterraneo basso medievale. En GEN-SINI, S. (dir.), *Viaggiare nel Medioevo, op. cit.*, p. 369.

los derroteros marítimos el medio más idóneo para las posibilidades técnicas empleadas en la navegación de la época, la cual, además, mejoró entre los siglos XII y XV.

Cabría preguntarse si la delimitación perceptible en la segunda mitad del siglo XV de los territorios de Vasconia como Reino de Nafarroa, Provincia de Gipuzkoa, Señorío de Bizkaia, la Provincia de Araba, el bailío de Lapurdi, Baióna y Soule obedeció a cómo en cada una de las entidades que regían aquellos territorios imprimieron unos contornos diferenciados y diferenciadores, abarcando población y recursos y procurando tejer líneas comunicantes en el interior de esos espacios y de estos con los circundantes. Un indicio a este respecto es la constitución en esos espacios de Hermandades, entre cuyos atributos destaca el interés por prodigar el uso de los caminos. Así ocurre con cada una de las hermandades que desde finales del siglo XIV abarcan las tierras identificadas con Bizkaia, (1394), con Gipuzkoa (1397), con Lapurdi (1400), con Nafarroa (1450) y con Araba (1463). En su constitución, la institucionalización del hermanamiento tiene un mayor sentido territorial; ponen en común el espacio que habitan y que explotan. De esta forma el esfuerzo de componer un mismo territorio creó uno de los principios vertebradores de la asociación de cada Hermandad y, además, un ámbito concreto en el que focalizar y acatar las decisiones en los asuntos que a sus integrantes les convenía tratar y promulgar para amparar y desplegar sus intereses.

Es en este contexto cuando ya en el siglo XV es posible intuir cuáles fueron los puntos territorialmente más consolidados para erigirse en los núcleos hacia los que convergían diferentes rutas y desde las que partían otras.

IV. ASY POR MAR COMMO POR TIERRA

El título de este epígrafe es una expresión que puede localizarse entre las escrituras de la segunda mitad del siglo XV con cierta asiduidad. Pareciera que la paulatina organización de las rutas comerciales en las tierras de Vasconia encontró en sus tierras y en el mar las vías por las que sus pobladores enlazaron con otras tierras, para intercambiar sus productos por aquellos que necesitaban, y para hacer del intercambio una de sus actividades; tanto por mar como por tierra.

Hacia 1477 el humanista y cronista Alonso de Palencia bosquejó una interesante imagen de estas tierras:

«A septemtrione continuo sub radicibus montium eorundem Vascones Aquitani, quibus finitimi Vascei littora Oceani tenent, et usque ad Astures uersus occidentem angustas incolunt ualles et maritimis ex commerciis locupletantur,

atque ex ferrariis uenam ferri copiosam ualde ubique subfodientes in uniuersam Hispaniam magnamque orbis partem ferro calihique ditant».

Hierro, comercio y mar son, a ojos de este narrador, los distintivos de esta tierra, que páginas más adelante el mismo cronista, al narrar una estancia del castellano Enrique IV en Vitoria-Gasteiz, ciudad a la que describe como «urbe admodum glebae uberis et amena», detalla:

«Qui quidem Guipuscani quondam Cantabriae uel Nauarrae participes erant, latusque alterum tenent iugis altioribus Cantabriae conterminum, alterum autem Oceano portibusque Vasceorum contiguum est, a septentrione paululum in occasum uergens; sed si ad orientem parum diuertas, conspicias a fronte uallis extremae que ut prefertur Cantabris heret paruo estus maritimi discerniculo conterminari Vascones, lingua habituque necnon moribus Cantabrorum, Guipuscanorum atque Vasceorum consimiles, nisi quod et nauigationibus Vascones haud student, idque Vascei ac Guipuscani plurimum exercent carentes copia frugum uinique nihil habentes nisi uel a Cantabris uel a Vasconibus concedatur apportandum»³².

Imbuido por su formación humanista y por los relatos latinos sobre el norte de la Península Ibérica, el cronista percibe aún en estos territorios la Cantabria evocada por aquellos testimonios de la antigüedad grecoromana, pero también observa, además de una placentera y fértil Vitoria-Gasteiz, el ejercicio de la navegación y el comercio entre los pobladores de estas tierras. Entre gentes que, según su percepción, se asemejan en lengua, vestimentas y costumbres.

El largo proceso de enrutamiento que hemos perfilado desde la cima del Urkulu no estuvo exento de tensiones y conflictos, que sin duda repercutieron en el uso y mantenimiento de las líneas de comunicación. Sobre todo, en lo concerniente a su estabilidad y continuidad como áreas de tránsito permanente.

Las tierras vascas durante este período parece que se organizaron sobre un eje de doble sentido de relaciones norte-sur, alrededor del mar que bañaba sus costas, pero integrando ese mar en la configuración de sus tránsitos. Ciertamente, los flujos no fueron constantes y estuvieron sujetos a incidencias de todo tipo; por ejemplo, demográficas, productivas, climáticas e incluso, bélicas. A partir del siglo XIII los pobladores de estas tierras alineadas junto al mar Cantábrico organizaron sus respectivos territorios con los procedimientos que encontraron posibles, cuyo resultado, alcanzado ya los años de la segunda mitad del siglo XV, supuso la diferenciación de aquellas tierras de la antigua Vasconia

³² Ambas citas en PALENCIA, A., *Gesta Hispaniensia: ex annalibus suorum dierum collecta*, (edición, estudio y notas de Bryan Tate y Jeremy Lawrence), Madrid: Real Academia de la Historia, 1998, la primera en la página 21 y la segunda en la 154.

en heterogéneas entidades territoriales encuadradas con un sentido diferenciador y diferenciado. Alonso de Palencia, en sus observaciones, ya percibía, al distinguir Gipuzkoa y Nafarroa, quienes eran sus moradores: «guipuscani» y «nauarrae». Pero no debemos soslayar que el desarrollo de la territorialización en este tiempo tan extenso por el que nos hemos desenvuelto en estas páginas supuso una reorganización continua de contornos y límites de espacios de poder que repercutieron en el mantenimiento y perdurabilidad de las rutas terrestres. De hecho, en las escrituras de la centuria del cuatrocientos es frecuente encontrar referencias a «camino viejos», evocados como sinónimo de rutas abandonadas; o que se explicita el despeje o reapertura de alguna verada ocupada por alguna plantación o delimitada como parte de una propiedad y, en consecuencia, sustraída al tránsito. También son habituales las indicaciones sobre puentes dañados o vados inhabilitados. Esta dispersión de informaciones tiene en común que los concernidos son, precisamente, los centros villanos. Son estas entidades las que a través de sus archivos nos desvelan que fueron sus pobladores los que procuraban abrir y mantener el acceso y la salida a sus localidades y términos adyacentes para enlazar con los términos y moradores enclaves similares y, además, alcanzar los que predominaron como centros principales de transacciones. Como hemos señalado páginas arriba, el «hermanamiento» de estas localidades generó un espacio de poder de carácter territorial vinculado a ese hermanamiento. Así, se forjó un espacio ordenado por el conjunto de localidades hermanadas que, a veces con contornos cambiantes entre los siglos XIII y XV, configuraron unos territorios a una escala que permitía, dada la orografía de cada espacio y probablemente la correspondiente densidad demográfica, articular una red de comunicaciones «interna» practicable, aunque precariamente sostenible con los medios de la época, para, de este modo, articular su conexión con otros enclaves ubicados en los territorios vecinos delimitados de una forma semejante³³. Ya no se trataba solo de enlazar pequeños enclaves ubicados en diferentes lugares, sino de encadenar territorios colindantes a través de los vínculos que «hermanaban» a sus correspondientes vecinos y que los ataban a una tierra concreta dentro del territorio que abarcaba cada Hermandad.

³³ Sobre cómo era la comunicación terrestre podemos encontrarla en las embajadas navarras a Castilla en 1352 y 1362. Al respecto CARRASCO PÉREZ, J. y J. R. VILLEGAS DÍAZ, Nueva Embajada de Navarra a Castilla en 1362. Las cuentas del viaje, *Historia. Instituciones. Documentos*, 8 (1981), pp. 85-150 y LINCOLN, K. C., From Estella to Sevilla, Records of a Trip, *eHumanista: Journal of Iberian Studies*, 35 (2017), pp. 540-614. Y eso que sólo «transportaban» mensajes. Una pormenorizada reconstrucción de un itinerario de Bilbao a Burgos puede consultarse en GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Negocio de armas y medios de transporte en España a finales del siglo XV: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, 29 (2015), pp. 72 y ss.

Durante los siglos XIII y XV, la paulatina concreción de los territorios históricos vascos convirtió la añeja Vasconia representada en el mapamundi de Saint Server en una especie de mosaico, en el que cada pieza está constituida por un conjunto de pobladores centrados en explotar los recursos más productivos de sus territorios. Si, por ejemplo, la elaboración de hierro y sus derivados caracterizó predominantemente a Gipuzkoa y Bizkaia, y la producción cerealística a Araba y a Nafarroa, esta disparidad influyó en impulsar relaciones de intercambio comercial entre estos territorios fomentando a su vez la actividad transportista³⁴. Una actividad de transporte incentivada por el aprovechamiento que hicieron desde esos mismos territorios de las rutas marítimas. Rutas, mediante las que se conectaba con Baiona y sus tierras aledañas, a las que se añadían los recorridos del Adour y los caminos pirenaicos.

Los enclaves portuarios de la costa conectados con las rutas marítimas, tanto para recibir como para expedir mercaderías y todo lo anejo a estas prácticas, coadyuvaron a consolidar las dedicaciones productivas de cada territorio y, en el caso de los territorios costeros, promovió las actividades necesarias para los soportes y las dedicaciones navieras, y acoger en sus puertos no solo a las mercaderías, sino que también a acarreadores, a mercaderes y a gentes del mar. Los territorios costeros peninsulares es probable que desempeñaran mediante sus enclaves portuarios un importante papel como promotores de la circulación y movimiento de gentes, noticias, creencias, ideas y mercaderías. Prolongaban las rutas terrestres tanto hacia el interior como hacia el exterior de las tierras conocidas y contactadas por entonces, movilizand o gentes y recursos.

El poblamiento en villas de los territorios vascos, consolidado para el siglo XV, pero aún sujeto en años venideros a reajustes territoriales, nos trasmite una imagen compuesta por los efectos de una fecunda actividad transportista y mercantil, cuya principal vía de acción es el mar. Pero la percepción de rutas terrestres nítidas y concretas se resiste. Si observamos todos los núcleos de poblamiento villano como posibles nodos de una red, parece lógico que esa

³⁴ Al respecto EPSTEIN, R. S. *Libertad y crecimiento. El desarrollo de los estados y los mercados en Europa, 1300-1750*, Valencia: Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2009, pp. 146 y ss., señala que la protoindustria bajomedieval tendió, en Europa, a concentrarse en áreas compactas que compartían características «topográficas, comerciales e institucionales». Una de esas características era que esas áreas estaban ubicadas en tierras montañosas o costeras «marginales» no aptas para una producción cerealística sostenible, pero con recursos y capacidades para desarrollar una actividad industrial concentrada en su territorio dotado de una estructuración urbana que les permitió mantener un significativo crecimiento. En nuestro caso, cabría añadir que la incardinación de estas tierras mediante las líneas de comunicación entre espacios y mediante las dedicaciones transportistas, tanto terrestres como marítimas y tanto *ad intra* como *ad extra*, contribuyeron a consolidar la organización de las tierras vascas en las entidades territoriales que emergieron a lo largo de los siglos XIV y XV.

maña represente el sostén de los itinerarios de las rutas de transporte, comercio y comunicación. Una red en cuyo tejido destacan unos nodos más que otros. Al norte del Pirineo, el espacio ordenado en torno al Adour converge hacia Baiona. Como hemos visto, a través del Nive, Nafarroa mantuvo su enlace con Baiona, sobre la que también convergió, a través de la Gave de Oloron y la Gave de Pau, conexión transpirenaica con tierras catalano aragonesas. Al sur, Iruña (Pamplona), Estella-Lizarra y Tudela son los núcleos que ordenan a través del valle del Ebro los principales desplazamientos³⁵. Ambos ejes tienden a enlazar hacia el Cantábrico, sobre el que convergen, a través de Vitoria-Gasteiz, rutas del interior de la Península para encaramarse desde la llanada alavesa a núcleos como Bilbao, Bermeo, Portugalete, Deba y San Sebastián con el puerto de Pasaia. A través de estos enclaves se llegaba al mar, pero también estos núcleos llevaban el mar y sus rutas a las tierras interiores. Este movimiento, probablemente estacionario y sometido a los rigores orográficos y climáticos, se desplegaba a través del conjunto de villas y de enclaves ubicados en cada territorio. De esta forma en aquella época era posible trazar unas líneas de enlace orientadas a internarse en los rumbos que surcaban el mar y por los derroteros que conectaban con esas rutas para engarzarlas con otras tierras del mundo medieval. A través de ellas, viajeros, mercaderes y noticias transitarían en una escala de la que aún nos cuesta reconocer su envergadura y alcance.

En este sentido, para conocer mejor aquellos movimientos y posibles itinerarios aún nos queda por desvelar, por ejemplo, qué influencia tuvo esa forma de poblamiento en generar y en tender las rutas de comunicación o si fueron las rutas de comunicación las que fomentaron ese tipo de poblamiento y parcelación villana de las tierras vascas³⁶. Tal vez la respuesta nos manifieste que ambos elementos tuvieron relevancia, aunque con desigual peso según el lugar y la época en la que, las villas, se constituyeron como núcleos de poblamiento. Las cartas de aforamiento de estas localidades, en ocasiones tomadas como indicio de la formación de estos núcleos, son síntoma de la consolidación y arraigo de estos enclaves como consecuencia de la paulatina organización de su entorno más inmediato, no sin disputas y conflictos, y de las actividades productivas que desarrollaban sus moradores dentro de sus lindes.

La consolidación de las villas, como veíamos al final del apartado anterior, fortaleció una mayor percepción y un significativo uso territorial de los es-

³⁵ Al respecto SESMA MUÑOZ, J. A., *Del Cantábrico al Mediterráneo: la vía fluvial del Ebro. En Itinerarios medievales e identidad hispánica. (Actas de la XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella 17-21 de julio de 2000)*, Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura. 2001, pp. 189-220.

³⁶ Como apunta la intervención de Agustín Azkarate e Ismael García-Gómez.

pacios en los que se configuraron las tierras vascas. De esta forma, sus moradores fomentaron una representación de las tierras vascas basada en los territorios delimitados por ellos a lo largo de todo el período medieval, como consecuencia de la organización del poblamiento y de las actividades productivas que practicaban. Deberíamos considerar si el poblamiento y las actividades productivas unidas a las condiciones orográficas, climáticas y de acceso al mar en cada uno de los territorios influyeron para que sus pobladores acotaran sus espacios con la finalidad de desarrollar un tránsito y unas rutas para el traslado de mercaderías que pudieran controlar con los medios disponibles en aquella época; los que tenía cada villa y los que originaron coaligándose por hermanamiento.

En las ordenanzas de la hermandad de la Gipuzkoa del siglo XV, se testimonia cómo se comenzó a percibir los territorios vascos pues se detalla cómo arreglar y componer asuntos de diversa índole entre moradores de Lapurdi, Nafarroa, Araba, Aramaiona, Oñati y Bizkaia. No solo por ser territorios cuyos contornos confluían con el de Gipuzkoa sino porque entre todos ellos existía un tránsito de gentes, mercaderías y ganados. *Así por mar como por tierra.*

* * *

El desarrollo de la territorialización en la añeja Vasconia durante al extenso tiempo del medioevo supuso una reorganización continua de márgenes, contornos y límites de sus tierras. El desarrollo del comercio y su tránsito por este amplio espacio formó parte de ese proceso. El uso social de aquellas tierras promovió recorridos para el transporte afrontando una orografía compleja con unos medios que hoy pueden resultarnos precarios, pero sus gentes supieron afrontar y aprovechar las posibilidades del terreno para transitar³⁷. Lo lograron al configurar sus tierras con enclaves estables y reconocibles territorialmente, facilitando la orientación y el hospedaje de gentes y mercancías a través de los itinerarios que podían cursarse por los caminos, sendas, vados y puentes. Probablemente generaron unas rutas que aprovechaban las posibilidades que podían captar en el medio natural para transitar por él. Las direcciones de comunicación que tendieron buscaron el acceso al mar, pues el Cantábrico se constituyó en la ruta que hizo posible enlazar con los movimientos comerciales que caracterizaron a la Europa medieval. Este enlace no solo incentivó la actividad de intermediación comercial en las tierras vascas, sino que también impulsó la explotación y ma-

³⁷ Como apunta Chris Wickhan, «la gente se las arreglaba para desplazarse». WICKHAN, Ch., *Europa en la Edad Media, op. cit.*, p. 29.

nufactura del hierro, astilleros, la artesanía naval y naviera y un importante flujo de intercambio entre productos agropecuarios, tanto a escala local como a escala peninsular y continental. De hecho, al doblar el año de 1492 la presencia vasca en el Atlántico permitió que sus tierras, gentes y rutas comerciales participaran activamente en una mutación trascendental³⁸, cuando el mundo dejó de tener tres partes al encontrar los europeos una cuarta parte, para ellos, desconocida. Las tres partes del mapamundi de Saint Servés se ampliaron con todo un nuevo mundo. A partir de entonces, el mundo se compuso de cuatro partes vinculadas por «puentes sobre el mar» en cuyo tránsito estuvieron muy vinculadas los territorios vascos³⁹.

En 1643, alejado de los tiempos medievales, Pedro de Aguerre y Azpilicueta escribió:

«Badakit, halaber, ezin heda naitekeiela euskarako minzatzte molde guztietara.

Zeren anhitz moldez eta diferentki minzatzten baitira Euskal Herrian: Nafarroa Garaian, Nafarroa Beherean, Zuberoan, Laphurdin, Bizkaian, Gipuzkoan, Alaba herrian eta bertze anhitz lekhotan (...). Eztatuzte euskaldun guztiek legeak eta azturak bat, eta ez euskarazko minzatztea ere, zeren erresumak baitituzte diferent»⁴⁰.

La percepción de este escritor proyecta que entre aquellas tierras se habían configurado como territorios ubicados en «diferentes reinos» y que existía entre ellos otra ruta de comunicación. Una ruta que, desde entonces, comenzó a cobrar más relevancia a partir del momento de que el tiempo medieval modernizara su transcurrir y midiera otra historia.

V. BIBLIOGRAFÍA

ABULAFIA, David, *Un mar sin límites Una historia de los océanos*, Barcelona: Editorial Crítica, 2021.

AGUINAGALDE, Borja de, *La sociedad vasca y sus élites (s. XI - 1500), y la formulación de la hidalguía universal den 1527. Distinción, jerarquía y prácticas sociales. (Con particular referencia de Guipúzcoa)*. En *El País Vasco, tierra*

³⁸ Esta presencia la constata ABULAFIA, D., *Un mar sin límites, op. cit.*, pp. 569, 643 y 666.

³⁹ Al respecto véase GRUZINSKI, S., *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, en especial las páginas 154 en adelante. De aquí hemos tomado la expresión «puentes sobre el mar». Un análisis de esta época DÍAZ DE DURANA, J. R. y A. OTAZU, *El espíritu emprendedor de los vascos*, Madrid: Sílex 2008.

⁴⁰ URGELL LÁZARO, B., *Gero. (Edizio Krtikoa)*, Iruña/Bilbo: Nafarroako Gobernua/Euskaltzaindia, 2015, p. 10.

- de hidalgos y nobles. Momentos singulares de la Historia*, s. I: Fundación Banco Santander, 2016, pp. 25-88.
- ALBERDI LONBIDE, Xabier y Álvaro ARAGÓN RUANO, La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998), pp. 13-33.
- ARAGÓN RUANO, Álvaro, La evolución del hábitat y del poblamiento en el País Vasco durante las edades media y moderna, *Domitia*, 12 (2011), pp. 21-52.
- ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz y Michel BOCHACA, El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 41-53.
- Le contrôle administratif, fiscal et juridique des ports du fond du golfe de Gascogne et de leurs accès fluvio-maritimes à la fin du Moyen Âge. En POLO-NIA, Amelia y Ana María RIVERA MEDINA (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid: Casa Velázquez, 2016, pp. 87-99.
- AZKARATE GARAI-OLAUN, Agustín, Repensando los márgenes circumpirenaicos-occidentales durante los siglos VI y VII d C, *Zona Arqueológica*, 15 (2011), pp. 241-253.
- AZKARATE GARAI-OLAUN Agustín e Iñaki GARCÍA CAMINO, El espacio circumpirenaico occidental durante los siglos VI al X d. C. según el registro arqueológico: algunos interrogantes. En CABALLERO ZOREDA, Luis, Pedro MACEOS CRUZ y César GARCÍA DE CASERO VALDÉS (eds.), *Asturias entre Visigodos y Mozárabes*, Madrid: CSIC, 2012, pp. 331-351.
- *Vasconia, tierra intermedia. Ritos funerarios de frontera*, (Los cuadernos del Arkeologi 5) Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia/Diputación Foral de Álava, 2013.
- AZKARATE GARAI-OLAUN, Agustín, José Manuel MARTÍNEZ TORRECI-LLA y José Luiss SOLAUN BUSTINZA, Metalurgia y hábitat en el País Vasco de época medieval: el asentamiento Ferrón de Bagoeta, Álava (ss. VII-XIV d. C.), *Arqueología y Territorio Medieval*, 18 (2001), pp. 71-89.
- BARKHAM HUXLEY, Michael, El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 147-164.
- BARRENA OSORO, Elena, *La formación histórica de Guipúzcoa. Transforma-*

- ciones en la organización social de un territorio cantábrico durante la época altomedieval*, San Sebastián: Universidad de Deusto, 1989.
- Formación territorial (ss. VIII-XV). En AGIRREAZKUENAGA ZIGORRAGA, Joseba (dir.), *Nosotros los vascos. Gran Atlas histórico de Euskal Herria*, Donostia-San Sebastián: Lur, 1995, pp. 97-112.
- BARRENA OSORO, Elena y José Antonio MARIN PAREDES, *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. 1. Antigüedad y Medioevo*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1991.
- BOCHACA, Michel y Beatriz ARIZAGA BOLUMBURU, La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo XVI, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7 (2012), pp. 71-87.
- BARRIÈRE, Bernardette, Routes et échanges entre Limousin et Espagne du XIe au XIIIe siècle. En SÉNAC, Philippe (ed.), *Aquitaine – Espagne (VIIIe-XIIIe siècle)*, Poitiers: Centre d'études supérieures de civilisation médiévale, (Civilisation médiévale, 12), 2001, pp. 233-240.
- CARO BAROJA, Julio, *Introducción a la Historia Social y Económica del Pueblo Vasco*, San Sebastián: Editorial Txertoa, 1986.
- CARRASCO PÉREZ, Juan y Juan Rafael VILLEGAS DÍAZ, Nueva Embajada de Navarra a Castilla en 1362. Las cuentas del viaje, *Historia. Instituciones. Documentos*, 8 (1981), pp. 85-150.
- CASADO ALONSO, Hilario, Comercio y hombres de negocios castellanos y navarros en los inicios de la «Primera Edad Global». En *En los umbrales de España. La incorporación del Reino de Navarra a la monarquía hispana. (Actas de la XXXVIII Semana de Estudios Medievales de Estella 18-21 de julio de 2011)*, Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura. 1992, pp. 15-52.
- CHILDS, Wendy R., Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c.1200-c.1500, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 55-64.
- DACOSTA, Arsenio, El hierro y los linajes de Vizcaya en el siglo XV: fuentes de renta y competencia económica, *Studia Historica. Historia Medieval*, 15 (1997), pp. 69-102.
- Las fuentes de renta del linaje Salazar. Aportación al estudio de las haciendas nobiliarias en la Corona de Castilla durante la Baja Edad Media. En DÍAZ DE DURANA, José Ramón e Iñaki REGUERA (eds.), *Lope García de Salazar: banderizo y cronista. Actas de las II Jornadas de Estudios Históricos de la Villa de Portugalete*, Portugalete: Ayuntamiento, 2002, pp. 43-64.

DÍAZ DE DURANA, José Ramón, El mundo rural guipuzcoano al final de la Edad Media: progreso agrícola, gestión y explotación de la tierra, *En la España medieval*, 21 (1998), pp. 69-96.

- Patronatos, patronos, clérigos y parroquianos. Los derechos de patronazgo sobre los monasterios e iglesias como fuente de renta e instrumento de control y dominación de los parientes mayores guipuzcoanos (siglos XIV a XVI), *Hispania Sacra*, 50 (1998), pp. 506-507.

DÍAZ DE DURANA, José Ramón y Alfonso OTAZU, *El espíritu emprendedor de los vascos*, Madrid: Silex 2008.

DÍAZ DE DURANA, José Ramón y Arsenio DACOSTA, Titularidad señorial, explotación y rentas de los recursos agrícolas, ganaderos y forestales en el País Vasco al final de la Edad Media, *Studia Historica. Historia Medieval*, 32 (2014), pp. 73-101.

- Los espacios del príncipe en la Vizcaya del siglo XIV: interacción y sujetos políticos. En ARIAS GUILLÉN, Fernando y Pascual MARTÍNEZ SOPENA (coords.), *Los espacios del rey. Poder y territorio en las monarquías hispánicas (siglos XII-XIV)*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, Servicio de Publicaciones, 2018, pp. 327-354.

EPSTEIN, R. Stephan, *Libertad y crecimiento. El desarrollo de los estados y los mercados en Europa, 1300-1750*, Valencia: Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2009.

ETXEZARRAGA ORTUONDO, Iosu, La organización del territorio de San Sebastián y su entorno durante la Alta Edad Media: Una visión panorámica de su evolución. En IRUJO, Xabier y Amaia ÁLVAREZ BERASTEGI (eds.), *Los fueros de Estella y San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Fundación Iura Vasconiae/Iura Vasconiae Fundazioa, 2020, pp. 61-90.

FERRER I MALLOL, María Teresa, Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 115-128.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa. Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes. En *El Fuero de San Sebastián y su época*, San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1982, pp. 217-234.

GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel, La Rioja Alta en el siglo X. Un ensayo de análisis cartográfico sobre los comienzos de la ocupación y explotación cristiana del territorio, *Príncipe de Viana*, 132-133 (1973), pp. 309-336.

- *Organización social del espacio en la España medieval: La Corona de Castilla en los siglos VIII a XV*, Barcelona: Editorial Ariel, 1985.

- Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa Medieval. En *Viajeros, pere-*

grinos, mercaderes en el Occidente Medieval. (Actas de la XVIII Semana de Estudios Medievales de Estella 22-26 de julio de 1991), Pamplona: Gobierno de Navarra, 1992, pp. 15-52.

- El Camino de Santiago y la articulación del espacio en Castilla. En *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. (Actas de la XX Semana de Estudios Medievales de Estella. 26-30 de julio de 1993)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1994, pp. 157-184.

- Elementos de definición de los espacios de poder en la Edad Media. En DE LA IGLESIA DUARTE, José Ignacio y José Luis MARTÍN RODRÍGUEZ (coords.), *Los espacios de poder en la España medieval. (XII Semana de Estudios Medievales, Nájera, del 30 de julio al 3 de agosto de 2001)*, Logroño: Instituto de Estudios Riojano, 2002, pp. 13-46.

- *Sociedad y organización del espacio en la España medieval*, Granada: Universidad de Granada, 2004.

- *Investigaciones sobre historia medieval del País Vasco, 1965-2005: 20 artículos y una entrevista. (Edición preparada por José Ramón Díaz de Durana Ortiz de Urbina)*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 2005.

GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel, Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU, María Luz RÍOS y María Isabel DEL VAL, *Vizcaya en la Edad Media. La evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval, I*, Bilbao: Haranburu, 1985.

GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto, Iglesia, religiosidad y sociedad en el País Vasco durante el siglo XIV, *Edad Media. Revista de Historia*, 8 (2007), pp. 99-144.

- Los vascos y el mar: su inserción en un espacio comercial europeo en el transcurso de la Baja Edad Media. En FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (ed.), *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar*. Portugalete: Ayuntamiento, 2006, pp. 27-74.

- Nobles y ciudades en el País Vasco. Una relación variable a fines de la Edad Media. En MILLÁN DA COSTA, Adelaide y José Antonio JARA FUENTE, *Conflicto político: lucha y cooperación. Ciudad y Nobleza en Portugal y Castilla en la Baja Edad Media*, Lisboa: Instituto do Estudos Medievais, 2016, pp. 99-136.

- Mercaderes, financieros y transportistas vascos a fines de la Edad Media. En IRIJOA CORTÉS, Iago, Francisco Javier GOICOLEA JULIÁN y Ernesto GARCÍA FERNÁNDEZ, *Mercaderes y financieros vascos y riojanos en Castilla y en Europa en el tránsito de la Edad Media a la Moderna*, Valladolid: Castilla Ediciones, 2018, pp. 19-80.

- Negocio de armas y medios de transporte en España a finales del siglo XV: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, 29 (2015), pp. 64-91.
- GASTAÑAZPI, E., Redes eclesiásticas diocesanas en el País Vasco (siglos XIV-XVI). En GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (ed.), *Religiosidad en el País Vasco (s. XIV-XVI)*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1994, pp. 17-24.
- GOÑI ARES DE PARGA, Mercedes y Eloísa RAMÍREZ VAQUERO, Propuesta de trabajo cartográfico para el estudio del espacio histórico pirenaico, *Domitia*, 12 (2011), pp. 53-72.
- GOYHENECHE, Eugène, *Bayonne et la région Bayonnaise du XII^e au XV^e siècle. Etudes d'histoire économique et sociale*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 1990.
- Instituciones administrativas del País Vasco francés en la Edad Media, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 43 (1973), pp. 207-262.
- GOYHENETCHE, Manex, *Historia General del País Vasco. Prehistoria-Época Romana-Edad Media*, I, Donostia: Ttarttalo, 1999.
- Routes et transports commerciaux en Pays Basque Nord: notes d'introduction bibliographique, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 143-145.
- GRUZINSKI, Serge, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010.
- GUERREAU, Alain, Quelques caractères spécifiques de l'espace féodal européen. En BULST, Neithard, Robert DESCIMON y Alain GUERREAU, *L'État ou le Roi: les fondements de la modernité monarchique en France (XIV^e-XVII^e siècles)*, Paris: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1996, pp. 85-101.
- Il significato dei luoghi nell'Occidente medievale: struttura e dinamica di uno «spazio» specifico. En CASTELNUOVO, Enrico y Giuseppe SERGI (eds.), *Arti e Storia nel Medioevo. I. Tempi. Spazi. Istituzioni*, Turín: Einaudi, 2002, pp. 201-239.
- INCLÁN GIL, Eduardo, El dinero de la mar: el comercio de la costa vasca con Europa durante los siglos XIV al XVI. En GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián, espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el medioevo y la modernidad*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea 2005, pp. 17-78.
- IRIXOA CORTÉS, Iago, Contingentes cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la Baja Edad Media: el ocaso de la bahía de Pasaia. En

- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel y Fernando MARTÍN PÉREZ (coords.), *Rutas de Comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media*. Movilidad, conectividad y gobernanza, Madrid: 2020, pp. 321-386.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián, Rutas y flujos comerciales del sistema portuario Portugalete-Bilbao en la primera década del siglo XVI. En SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel y Fernando MARTÍN PÉREZ (coords.), *Rutas de Comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media*. Movilidad, conectividad y gobernanza, Madrid: 2020, pp. 59-94.
- JIMENO ARANGUREN, Roldán, Red viaria y cristianización: Pamplona, *Hispania Sacra*, 51-104 (1999), pp. 717-739.
- LARREA CONDE, Juan José, Territorio y sociedad en la Vasconia de los siglos VIII a X. En QUIRÓS CASTILLO, Juan Antonio (coord.), *Vasconia en la Alta Edad Media, 450-1000: poderes y comunidades rurales en el norte peninsular*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 2011, pp. 19-28.
- LARREA CONDE, Juan José y Mikel POZO FLORES, Vasconia en la tardoantigüedad: de la Antropología a una Historia en pedazos, *Revista Internacional de los Estudios Vascos. Eusko ikaskuntzen nazioarteko aldizkaria. Revue Internationale des Études Basques. International Journal on Basque Studies*, 60-1 (2015), pp. 44-77.
- LEMA PUEYO, José Ángel, Un oscuro pasado: Gipuzkoa y Navarra (siglos X-XII). En Xabier IRUJO y Amaia ÁLVAREZ BERAESTEGI (eds.), *Los fueros de Estella y San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Fundación Iura Vasconiae/Iura Vasconiae Fundazioa, 2020, pp. 13-42.
- LEROY, Béatrice, Dans la société marchande de Pampelune au XIIIe siècle, des Aquitains et des Occitans. En SÉNAC, Philippe (ed.), *Aquitaine – Espagne (VIIIe-XIIIe siècle)*, Poitiers: Centre d'études supérieures de civilisation médiévale, (Civilisation médiévale, 12), 2001, pp. 233-240.
- LINCOLN, Kyle C., From Estella to Sevilla, Records of a Trip, *eHumanista: Journal of Iberian Studies*, 35 (2017), pp. 540-614.
- LOUBÈS, Gilbert, Routes de la Gascogne médiévale. En *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi (Flaran, 2), 1982, pp. 33-55.
- MARIN PAREDES, José Antonio, La Provincia de tierra y de mar (siglos XIII – XV): hierro, navegación y comercio por el medievo del mundo. En *Gipuzkoa y la globalización. Ser, estar y aportar en el mundo global a lo largo de la historia*. [Inédito] [En prensa].

- MARTÍN DUQUE, Ángel, El Camino de Santiago y la articulación del espacio histórico navarro. En *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. (Actas de la XX Semana de Estudios Medievales de Estella. 26-30 de julio de 1993)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1994, pp. 129-156.
- El fenómeno urbano medieval en Navarra, *Príncipe de Viana*, 227 (2002), pp. 727-760.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sergio, Los puertos de Vizcaya en la Edad Media, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7 (2012), pp. 51-69.
- MENANT, François, Las transformaciones de la escritura documental entre los siglos XII y XIII, *Edad Media. Revista de Historia*, 16 (2015), pp. 33-53.
- MIRANDA GARCÍA Fermín, Fueros de franquicia y articulación del espacio pirenaico en Navarra (ca. 1150-1250). En ARRAQUÉ, Jean-Pierre y Philippe SÉNAC (dirs.), *Habitats et peuplement dans les Pyrénées au Moyen Âge et à l'époque moderne*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi, 2009, pp. 65-76.
- MONSALVO ANTÓN, José María, Antropología política e historia: costumbre y derecho; comunidad y poder; aristocracia y parentesco; rituales locales y espacios simbólicos. En LÓPEZ OJEDA, Esther (coord.), *Nuevos temas, nuevas perspectivas en historia medieval: XXV Semana de Estudios Medievales, (Nájera, 28 de julio al 1 de agosto de 2014)*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2015, pp. 105-158.
- MÍNGUEZ, José María, En torno a la génesis de las sociedades peninsulares altomedievales. Reflexiones y nuevas propuestas, *Studia Histórica. Historia Medieval*, 22 (2004), pp. 169-188.
- MÍNGUEZ, Cesar y M^a. Carmen de la HOZ, *La infraestructura viaria bajomedieval en Álava*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1992.
- NOAIN IRISARRI, José Joaquín, Señoríos, señores y pecheros en la navarra moderna, *Iura Vasconiae*, 3 (2006), pp. 193-220.
- PALENCIA, Alonso, *Gesta Hispaniensia: ex annalibus suorum dierum collecta*, (edición, estudio y notas de Bryan Tate y Jeremy Lawrence), Madrid: Real Academia de la Historia, 1998.
- POZO FLORES, Mikel, Vascones y wascones. Las relaciones entre las dos vertientes de los Pirineos occidentales según las fuentes escritas y los testimonios arqueológicos (siglos VI-VIII). En GASC, Sébastien, Philippe SÉNAC, Clément VENCO y Carlos LALIENA (eds.), *Las fronteras pirenaicas en la Edad Media (siglos VI-XV)/Les frontières pyrénéennes au Moyen Âge (VIe-XVe siècles)*, Zaragoza: Universidad de Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2018, pp. 25-65.

QUIRÓS-CASTILLO, Juan Antonio, La génesis del paisaje medieval en Álava: la formación de la red aldeana, *Arqueología y Territorio Medieval*, 13-1 (2006), pp. 49-94.

- Arqueología de la Alta Edad Media en el Cantábrico Oriental. En LLANOS ORTIZ DE LANDALUZE, Armando (coord.), *Medio siglo de arqueología en el Cantábrico Oriental y su Entorno. Actas del Congreso Internacional*, Vitoria – Gasteiz: Diputación Foral de Álava, Instituto Alavés de Arqueología, 2009, pp. 449-500.

- Arqueología de los espacios agrarios medievales en el País Vasco, *Hispania*, 69-233 (2009), pp. 619-652.

- Despoblados medievales alaveses, *Arkeoikuska*, 11 (2011), pp. 23-32.

- (dir.), *Arqueología del campesinado medieval: la aldea de Zaballa. Documentos de Arqueología Medieval 3*, Bilbao: Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco, 2012.

- Oltre la frammentazione postprocessualista: archeologia agraria nel nordovest della Spagna, *Archeologia Medievale*, 41 (2014), pp. 23-38.

- Identidades locales y despoblamiento en la Baja Edad Media. Microhistorias y tendencias a través de la arqueología de los despoblados de Álava (País Vasco, España), *Reti Medievali Rivista*, 18-2 (2017).

- Aristocracias, poderes y desigualdad social en la primera Edad Media en el País Vasco. En CATALÁN RAMOS, Raúl, Patricia FUENTES y José Carlos SASTRE BLANCO, *Fortificaciones en la tardoantigüedad: élites y articulación del Territorio (Siglos V-VIII D. C.)*, Madrid: Ediciones de La Ergáscula, 2014, pp. 143-158.

- (dir.), *Arqueología de una comunidad campesina medieval: Zornoztegi (Álava)*. *Documentos de Arqueología Medieval 13*, Bilbao: Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco, 2018.

RAMÍREZ VAQUERO, Eloísa, El despliegue de la red urbana en Navarra. Espacios y movilidad entre el Adour y el Ebro (s. XII-XIII), *Príncipe de Viana*, 76 (2015), pp. 71-108.

- La ciudad y el rey: renovación de la red urbana de Navarra al final de la Edad Media, *Anuario de Estudios Medievales*, 48-1 (2018), pp. 49-80.

RAMÍREZ VAQUERO, Eloísa y Mercedes GOÑI ARES DE PARGA, Espacio político y escritura. La representación de los cartularios y libros del patrimonio de los reyes de Navarra (s. XIII). En ARIAS GUILLÉN, Fernando y Pascual MARTÍNEZ SOPENA (coords.), *Los espacios del rey. Poder y territorio en las monarquías hispánicas (siglos XII-XIV)*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, Servicio de Publicaciones, 2018, pp. 93-112.

- RIERA-MELIS, Antoni, El sistema viario de la Corona catalanoaragonesa en la Baja Edad. En GENSINI, Sergio (dir.), *Viaggiare nel Medioevo*, Pisa: Pacini Editore, 2000, pp. 421-446.
- RIVERA MEDINA, Ana María, Navegación, comercio y negocio: los intereses vascos en los puertos flamencos en los siglos XV y XVI. En SOLÓRZANO TELECHEA, José Ángel, Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU y Michel BOCHACA (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016, pp. 168-196.
- La construcción-reconstrucción de un espacio portuario. El canal y ría de Bilbao en los siglos XIV-XVI. En POLONIA, Amelia y Ana María RIVERA MEDINA (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid: Casa Velázquez, 2016, pp. 171-191.
 - Mercaderes vizcaínos en los confines del Canal de la Mancha a través de las fuentes medievales, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 18 (2018), pp. 209-231.
- SARRAZIN, Jean-Luc y Thierry SAUZEAU (dirs.), *Le paysan et la mer. Ruralités littorales et maritimes en Europe au Moyen Âge et à l'Époque moderne*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi (Flaran, 39), 2019.
- SESMA MUÑOZ, José Ángel, Del Cantábrico al Mediterráneo: la vía fluvial del Ebro. En *Itinerarios medievales e identidad hispánica. (Actas de la XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella 17-21 de julio de 2000)*, Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura, 2001, pp. 189-220.
- SIMBOLA, Pinuccia, I pericoli del mare: corsari e pirati nel mediterraneo basso medievale. En GENSINI, Sergio (dir.), *Viaggiare nel Medioevo*, Pisa: Pacini Editore, 2000, pp. 369-402.
- SORIA SESÉ, Lourdes, Las relaciones históricas transfronterizas en el área vasca: Bayona-San Sebastián, Guipúzcoa-Labourd, *Azkoaga*, 11 (2001), pp. 69-92.
- TRANCHAT, Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle)*. I. *Tableau géohistorique*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2018.
- URGELL LÁZARO, Blanca, *Gero. (Edizio Krtikoa)*, Iruña/Bilbo: Nafarroako Gobernua / Euskaltzaindia, 2015.
- URTEAGA, Mertxe, Censo de las villas nuevas medievales en Álava, Bizkaia y Gipuzkoa, *Boletín Arkeolan*, 14 (2006), pp. 46-107.
- VILLALBA RUIZ DE TOLEDO, Javier F., Panorama de las vías de comunicación en Navarra durante la Alta Edad Media (siglos VIII-XII), *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Historia Medieval*, 8 (1995), pp. 39-50.

WECZERKA, Hugo, Les routes terrestres de la Hanse. En *L'homme et la route en Europe occidentale, au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi, 1982 (Flaran, 2), pp. 85-105.

WICKHAN, Chris, *Europa en la Edad Media. Una nueva interpretación*, Barcelona: Editorial Península, 2017.