

Habla su biblioteca

# La utopía comercial no es una república de aire: Trozos de historia marítima y portuaria

KATHERINE MILLER

Directora de Asuntos Culturales  
Biblioteca "Florentino Idoate, S. J."

*And therefore I have sailed the seas and come  
To the holy city of Byzantium.  
"Sailing to Byzantium", William Butler Yeats  
[Y por ello, he cruzado los mares y llegado  
A la ciudad sagrada de Bizancio.  
"Navegando a Bizancio", de William Butler Yeats]*

**B**izancio, en el siglo VII a.C., era una pequeña aldea pesquera en las orillas del Bósforo al lado del mar, cerca de los estrechos que se abren entre el Mar Adriático, de la Antigua Grecia y las Cícladas, y el Mar Negro en Asia Central de donde provenían las riquezas infinitas de Trebizonda y mas allá. Este es donde Europa se encuentra con Asia.



Los inmigrantes que fundaron esta antigua ciudad de Bizancio cerca de Troya —la Troya de la Guerra de Troya cuando los griegos aventureros destruyeron una vez esta gran ciudad serena y comercial y portuaria—trajeron consigo las diversas costumbres de las culturas del Oriente y Occidente a la metrópoli que prosperó como heredera de Roma hasta 1453, cuando sobrevivieron los turcos otomanos y la ocuparon. Es que quien controlaba los estrechos del Bósforo donde Asia toca a Europa, dominaba la riqueza del comercio marítimo que fluía desde Asia hasta el Mediterráneo y transbordaba después hasta Europa.

Los griegos bajo el mando de Agamenón entendieron la ubicación estratégica de Troya en la boca que conducía desde el Mediterráneo hasta el Mar Negro. Por eso y, exactamente por eso, lucharon para dominar Troya en la guerra de que escribieron Homero y Virgilio y tantos más, porque, al dominar Troya, capturaron los granos y productos agrícolas de alrededor del Mar Negro (la alimentación para sobrevivir), además de las fantásticas riquezas que procedieron desde Asia—desde Trebizonda, Uzbekistán, Turkestán, desde Asia Central entera, y desde la India y la China. Por eso, la conquista de Troya que, como ciudad, coronaba las estrechas del Bósforo, puerta al Oriente. Troya, situada en Asia Menor—hoy Turquía— fue conquistada, dominada y destruida por lo menos

siete veces, como demuestran las excavaciones arqueológicas, a causa de su ubicación, y a causa de su dominio estratégico del comercio en riquezas durante siglos, sobre las tierras y fuentes del comercio de que Troya, como ciudad, era el portón de entrada.

Ahora, hay algo que se puede prestar de la historia en todo eso. Los griegos, al planificar la toma de Troya, no se quedaron envueltos psicológicamente en un “eterno presente” de su vida así como era, abrazando su cultura nacional. Imaginaron y actuaron en base de un mito productor de energía que no procedió de los dioses, sino de los barcos y puertos del mar. Fue gestionado este mito, que impulsó también a los italianos de los Renacimiento del *Trecento*, *Quattrocento* y *Cinquecento*, en la confianza de que sus pueblos estaban haciendo algo diferente y único en la historia. Este mito produjo la energía e impulsó la creación de imperios en los aguas del mar, atados al desarrollo de sus puertos y los enormes aventuras financieros como la creación del Banco di San Giorgio de los genoveses, por lo cual pasó toda la riqueza del Nuevo Mundo en el siglo XV porque era el banco del imperio de España en Europa.

Talvez es esta clase de mito, visión, productor de energía que puede servir a El Salvador como palanca para el desarrollo de sus tres puertos, para confeccionar perspectivas para el comercio marítimo internacional y para acumular el ca-

pital para sustentar el desarrollo de una la economía nacional de una república marítima que no depende tan fuertemente de las remesas enviadas desde afuera.

A propósito, sin embargo, la propuesta no es de tomar completamente de la historia una aspiración de renovación, o “renacimiento” de El Salvador y sus puertos. Pero tampoco se tiene que volver a inventar la rueda. Los italianos de los Renacimientos y sus puertos en Venecia y Genova nos ofrecen posibles resonancias. Los venecianos y genoveses —así como los salvadoreños— crearon su mito de su propia historia, y este mito —siempre y cuando el pueblo crea en ello— servirá como motor en su desarrollo, porque los datos, hechos, cifras y análisis son secos y carentes de carne, hueso y sangre. En cambio, un mito energizante da ánimo.

Veamos unos trozos de historia marítima y portuaria, para prestar y manipular mitos productores de energía para el desarrollo, tomando en cuenta que no se tiene que “imitar servilmente de la Antigüedad, en el sentido de hacer revivir las cosas exactamente como habían sido, sino “imitar” en el sentido de seguir su ejemplo y, por ese camino, llegar a una vida más plena, más culta, más bella” (Federico Chabod, *Escritos sobre el Renacimiento* (1967).

Un mito de esta clase, prestado en parte de la historia de las ciudades y repúblicas marítimas, puede ser creado espontáneamente en la

vida civil o creado por los líderes de su gobierno, o entre ambos. Propongo pescar un rato en la historia para atrapar en la atarraya de la lectura, unos peces luminosos para la creación de un mito marítimo energizante como punto crucial de referencia para dirigir el ánimo de la gente, tomando en cuenta que los grandes logros en la cultura material e intelectual de la historia están centrados en las ciudades—y repúblicas— marítimas.

Se trata de la integración de la política de una nación con su comercio. Y la política internacional plasmado en tratados marítimos entre super-potencias existe desde la Antigüedad. El puerto más reconocido de la Antigüedad era Cartago, que dominó el lado occidente del Mar Mediterráneo. Cartago, ciudad portuaria poderosa del Magreb en la costa norte de Africa, fue fundada en 814 a.C. por los fenicios de Tiro en el Levante, el actual Medio Oriente. Y unos setenta años *después* fue fundada Roma, no necesariamente por Eneas. Examinamos las relaciones diplomáticas entre Roma y Cartago, los superpoderes de los siglos antes de Jesucristo.

Estos tratados políticos, diplomáticos y comerciales están descritos por Polibio, el historiador griego, que escribe como rehén político en Roma ca. 509 a.C., la historia de la grandeza de Roma. Cuenta que llegó el momento en que era necesario que Roma y Cartago firmaran el primer tratado marítimo documentado por un historiador,

unos 28 años antes de la invasión de Grecia por Jerjes. Era un tratado entre dos ciudades marítimas que incluyó, entre sus provisiones, que “habrá amistad entre los romanos y sus aliados y los cartagineses y sus aliados” siempre y cuando los barcos romanos no cruzaran al golfo de Cartago, salvo si fuera por enemigos o tormentas; y si algún romano fue empujado a las tierras de Cartago, solamente pudo comprar o tomar lo que necesitaba para la reparación de sus barcos y para rendir homenaje a los dioses y que los barcos mercantes de Roma pudieran operar en Cerdeña y Libia solamente ante la presencia de un heraldo diplomático cartaginés para que la venta pudiera ser asegurada por el estado. He aquí una lección de la historia.

Por parte de los cartagineses, estos no podrían, según los términos de dicho tratado, atacar asentamientos sujetos a los romanos; no podían construir fortalezas en el Lacio [Antigua Roma] y no pudieran pasar la noche ahí si andaban armados. Había control militar, entonces, del tráfico marítimo en el Mar Tirreno entre Cartago y Sicilia para hacer valer este primer tratado marítimo en la historia y para formalizar la reciprocidad de las zonas de influencia e intereses de cada poder. Eso, repito, sucedía en 509 a.C., antes de las Guerras Púnicas.

La importancia de tratados marítimos se dio a conocer, así, hace 2500 años. Y el año pasado, un periódico salvadoreño dio a cono-

cer la necesidad de ordenar y hacer tratados entre El Salvador y Honduras en el Istmo Centroamericano. En su editorial del 21 de octubre de 2009, *La Prensa Grafica* declaró la importancia de los vínculos interoceánicos y el desarrollo de puertos transoceánicos entre El Salvador (al lado del Océano Pacífico) y Honduras (al lado del Océano Atlántico), como provisión necesaria para el desarrollo portuario regional entre el puerto de La Unión en las orillas del Mar Pacífico y el Puerto Cortés en la costa del Mar Atlántico hondureño. Todo eso implica la regularización de relaciones diplomáticas, antes de que se pueda proceder a tratados marítimos regionales. Pensando en Bizancio, Roma y Cartago en sus desarrollos, se puede argumentar que “todas las consideraciones anteriores adquieren una nueva perspectiva cuando el régimen jurídico portuario se convierte en un tema vital dentro de las relaciones internacionales, en especial las relativas al comercio marítimo...” (Fernandez, Antoni Jordá. *El derecho portuario en la historia, de los orígenes a la codificación*, publicado por la Autoritat Portuaria de Tarragona en marzo de 2008).

Como declaró Ibn Jaldun, el gran filósofo e historiador magrebí en el siglo XIV, “El presente es tan parecido al pasado como el agua es al agua” (*Al-Muqaddimah, o Prolegómeno a la historia universal*).

Pero, regresemos a la aldea de Bizancio en la costa que es el cuello de botella que conduce al

Mar Negro. Unos ocho siglos más tarde, Bizancio fue transformada, paulatinamente, en la legendaria Constantinopla, reina de ciudades. En 330 A.D. el Emperador Constantino el Grande, escogió esta aldea como su capital y la transformó en "la sagrada ciudad de Bizancio", la Roma del Oriente, del cristianismo ortodoxo, emporio de la seda, granos y reliquias incrustadas con joyas, en el oriente del Mar Mediterráneo donde compraron todos los mercaderes de las tierras primitivas de Europa.

Constantinopla fue transformado desde la antigua aldea pesquera, a una prosperidad inimaginable por ser la ruta de comercio entre el Oriente y el Occidente por los siglos de los siglos. Pero eso comenzó a cambiar en una manera despacio con las Cruzadas del siglo XI desde Europa que, como dice Henri Pirenne en su obra maestra, *Historia de Europa desde las Invasiones hasta el siglo XVI*. Las Cruzadas despertaron a Europa de sus sueños medievales por medio del negocio y los conocimientos necesarios para el comercio marítimo de larga distancia comenzando en Pisa, Génova y Venecia, transportando los europeos al revés en la historia, a los lugares santos que pretendieron retomar. Las ganancias por los italianos eran enormes. Hasta inventaron una especie de hamaca para el transporte de caballos de guerra para que no se quebraran sus piernas al cruzar el mar en barco desde Venecia hasta el Levante.

La acumulación de capital hicieron a los italianos los banqueros de Europa durante cientos de años, comenzando con el Banco di San Giorgio de Génova que manejaba el capital enorme del Nuevo Mundo en el Viejo Continente.

La magnífica y poderosa ciudad portuaria del Imperio Cristiano de Roma en Bizancio, Constantinopla, desarrolló, para recibir el influjo de los bárbaros francos, los cruzados sedientos de sangre que llegaron desde todo Europa con el subsiguiente tráfico comercial marítimo, sistemas de puertos con los aparatos de aduana, notarios, traductores, leyes, ejércitos, estrategos de grúas, almacenes, bodegas, establos para caballos y otros animales de transporte y guerra, sistemas para alimentar y hospedar las tripulaciones de barcos internacionales, bancas, prestamistas, faros y señales, policía de aduana, bomberos y seguridad de toda clase.

La ciudad de Constantinopla, en sí, fue ordenada en tal manera que los vendedores no obstruyeron ni los compradores ni las procesiones religiosas, ni imperiales de los oficiales de su gobierno. Promulgaron manuales municipales desde el siglo V A.D., en los que reglamentaron el ordenamiento municipal que establecía multas y sanciones para que los que vendieran, por ejemplo, las pieles de animales y pescado que interfirieran, con sus fuertes olores, con las ventas de comida. Las ventas de candelas (que implicaba el uso del fuego para

derretir la cera y grasas de animal para su confección), no estaban ubicadas cerca de las ventas de telas y granos, altamente combustibles. Este ordenamiento fue reglamentado por leyes, sanciones, multas y policías especializados encargados con mantener abiertos y seguros las sendas y caminos para transporte, comercio y la vida municipal en general. Hay que leer al genial Apuleyo, quien escribió sobre todo eso en su fabulosa novela bizantina, *El asno de oro*.

Siglos pasaron y el Sultán de los Turcos, Mehmet II, conquistó esta ciudad en 1453, con una logística extraordinaria, jalando sus barcos por tierra y utilizando los troncos de árboles para moverlas hacia Constantinopla, porque los bizantinos habían cerrado su puerto con cadenas pesadas. Su ataque fue exitoso y la ciudad llegó a ser,

ahora, la poderosa ciudad del Islam: Estambul.

Pasaron otros siglos y, en los siglos XVII y XVIII, Pedro el Grande y Catarina la Grande de las Rusias de los Zares, deseaban puertos de agua caliente y no congelados para hacer crecer la grandeza de su Imperio de Rusia. Y después de la Segunda Guerra Mundial, la URSS, entendiendo que el Bósforo era lo que no tenían—un puerto de agua caliente y no congelado como los de Siberia y Kamchatka, intento capturar a Grecia y Turquía. Y Turquía busca hoy ingresar a la Unión Europea. Es decir, la Guerra de Troya continúa.

Quizás es verdad lo que declaró la Duquesa de Malfi, proclamando, en las líneas de la obra dramática de John Webster, en 1631, ante la audiencia de artesanos y nobles de la ciudad portuaria de Londres:

  
*Churches and cities, which have diseases like unto men,  
Must have like death that we have.*

John Webster. *The Duchess of Malfi*. Acto V, escena III,  
líneas 18-19

[Las iglesias y las ciudades, las cuales tienen enfermedades parecidas a las de los hombres, deberán sufrir una muerte parecida. John Webster, *La duquesa de Malfi*]

Ya hemos llegado al período en que Europa se empujó por medio del mar a los Nuevos Mundos en Oriente y Occidente, impulsado por los muchos ánimos, espíritus, autoridades, dignidades e ideas poderosas que surgieran de la pe-

nínsula que iba ser Italia, con su mito colectivo y energizante del humanismo cívico. Después de la acumulación de muchos recursos y capital por su participación en las Cruzadas, un espíritu de comercio intensificó una especie de espíritu

comunal, particularmente en Venecia y Florencia. Una energía que se reforzó y los llevó a extender la experiencia humana y un rechazo de la mediocridad en que se dijeron que eran responsables para el mundo en que vivían y que se podían cambiarlo si así deseaban.

Veamos entonces, un pueblo que creían en unos principios que podía galvanizar sus acciones y hacer que se comportaran en una manera especial, de abrir sus mentes a un cierto conjunto de ideas sobre su relación al mundo y la relación entre una persona y otra.

Pero para que estas ideas podían florecer, se necesitaba un contexto, un ambiente en que podían crecer y energizar a la clase políticamente activa de los que gobernaban las ciudades en una manera ética con justicia y consideración, a la misma vez, para su salvación—una especie de *Caritas in veritate* del siglo XIV, de responsabilidad social para los mercaderes, comerciantes, empresarios y gobernadores de las repúblicas de Florencia y Venecia (una tierra adentro, otra en las orillas del mar). Requería una plusvalía de capital y líneas de crédito. Pero esos no eran suficiente. Requería también un mito energizante para transformar su acceso al mar—sus puertos—en un motor. ¿Por qué?

La pregunta radiante de posibilidades y de fracasos era: ¿Cómo pudieran pasar la noche oscura del alma en que no sabía si el éxito en el mundo de negocios pudiera

llevarles al éxito en comercio y política, eso a la misma vez, significaba el fracaso en la vida espiritual de la salvación cristiana? Es que la idea de acumular ganancia es algo que la Iglesia reconoció como necesario. Santo Tomás de Aquino, en sus escritos, consideraba que el precio justo permitía una ganancia al comerciante. Pero esta gente necesitaba más para galvanizar sus ambiciones al nivel individual y colectivo.

Como gobernadores de una república, la acumulación de riqueza era absolutamente necesaria porque pudiera hacer más bella su ciudad, su república, y se pudiera ayudar con más facilidad a los pobres; o sea, había aspectos positivos a la riqueza. Pero permaneció la pregunta: ¿Podía alguien ser destinado al Infierno por adquirir tanta riqueza en un tiempo en que la tradición de San Francisco de Asís predicaba la bendición de la pobreza, cuando otorgaron a los pobres toda su riqueza mercantil? Pero si hicieran eso, la república colapsaría: no habría trabajo para la gente, no habría sueldos, no habría producción.

Tenían que inventarse unas instituciones seculares que permitieran que la riqueza pudiera utilizarse para fines virtuosos. De Francesco Petrarca, y Ser Coluccio Salutati aprendieron en sus escritos que la caridad pudiera ser la redistribución de la riqueza por medio del estado. La república podría verse como una entidad colectiva que decidiera como utilizar la riqueza,

que, por esta óptica, implicaba pagar impuestos, ayudar a los pobres y beneficiar a la república en grande. Esta era la idea de Petrarca de una vida virtuosa en términos laicos, la validación de la vida en esta tierra que concordaba con un comportamiento ético general en que los mercaderes y comerciantes pudieran decir: "Sí, yo gano dinero por cobrar intereses: soy un banquero, y mis ganancias son enormes, pero eso constituye un bien para la república y un bien para mi alma también, porque estoy beneficiando las vidas de mis conciudadanos". Así, podrían aliviar el miedo de no alcanzar la salvación a causa de su ocupación, su oficio, su vocación. Con Petrarca y el Canciller de la República de Florencia, Coluccio Salutati (s. XV), la política e ideología de la república tomó como marco de referencia el comportamiento ético de la república romana en la antigüedad clásica, para guiar su comportamiento en esta tierra.

Es decir, tomaron modelos de la antigüedad y los aplicaron a sus vidas y las vidas políticas de sus repúblicas. Cambiaron los modelos y mitos de guerreros y militares para un nuevo juego de actitudes, creencias y psicología de la dignidad humana en esta tierra, construyéndose según modelos clásicos para su comportamiento ético aquí en los pasillos del gobierno en esta vida y no solamente enfocados en la vida después de la muerte. Cortaron, en esta manera, el nudo que los amarraron a San Francisco y lo

combinó con la ética de Cicerón. Eso se ve en los escritos de Francesco Petrarca, Coluccio Salutati, Leonardo Bruni, Poggio Bracciolini y demás humanistas italianos de los siglos XIV-XV. El hombre podría construirse según esta combinación de modelos de San Francisco y San Cicerón, para simplificar el asunto.

Con estas ideas y otras, Cristóbal Colón, ya sea italiano o catalán, fue a buscar financiamiento para sus viajes y el príncipe Enrique el Navegante de Portugal para evangelizar nuevas tierras y enriquecerse a la vez. Y el desarrollo, después de los "descubrimientos" en África, la India e Indonesia, al igual que en el Caribe, Centroamérica y América del Sur, requirió el desarrollo de puertos para enviar y recibir la riqueza: Lisboa, Guinea-Bissau y las islas de Cabo Verde; Sevilla, Londres, Ámsterdam, Brujas y demás.

El surgimiento del imperio europeo entre 1500-1700 es, entonces, el surgimiento de la Europa Atlántica y el Mundo Atlántico a causa del comercio marítimo de larga distancia emanando desde los puertos atlánticos en Europa occidental hasta el siglo XVIII. Y el cambio y clave de la diferencia entre las ganancias comerciales en Mundo Atlántico con su colonialismo implantado en el Nuevo Mundo y la trata humana, la esclavitud, es diferente que las ganancias del Mundo Mediterráneo. Es que requirió el desarrollo no solamente de puertos en la faz atlántica de Europa, sino instituciones económicas que pudieran ase-

gurar los derechos a la propiedad a un amplio sector de mercaderes en estas sociedades europeas, y así permitir la entrada de esta gente en los negocios remunerativos de las exploraciones.

Hemos visto que las instituciones económicas paralelas al desarrollo de los puertos en, por ejemplo, Constantinopla, eran notarios, pilotos, personal administrativo, personal para mantener hospedajes para tripulaciones marineras, alimentación, personal de logística, de reparación de barcos, servicios de traducción en casos de contratos internacionales, seguridad de toda clase y servicio de aduana y toda la pléthora de su funcionamiento, para nombrar unos cuantos solamente. Y todos estos servicios representaban oportunidades para hacer ganancias. Y más que eso, hay que considerar, también, el ejemplo del puerto de Sevilla que produjo tratados de arquitectura náutica y escuelas de capacitación para gremios marítimos, navegación y pilotaje.

Pero, ¿por qué Europa impulsó estos desarrollos y por qué fue precisamente en los siglos XV y XVI? Una raíz para la respuesta a esta pregunta se encuentra en los conflictos religiosos que surgieron de las reformas católicas y las reformas protestantes. Para no profundizar mucho aquí —lo haremos en otra parte— después del Concilio de Trento en el siglo XVI, parte del mito energizante que impulsaba a estos estados a financiar viajes, no solamente surgiera del debate entre

San Francisco y San Cicerón, sino que del impulso de evangelizar nuevas tierras en África, la India e Indonesia, y también en el Nuevo Mundo Atlántico del Hemisferio Occidental, según las ideas de reforma del Concilio de Trento, era necesario recuperar almas para la fe que reemplazaran el número de almas perdidas después de la Reforma Protestante del siglo XVI en Europa.

La premisa básica es que, hablando aquí en la tierra, no hay comercio sin puertos; el Mundo Atlántico no rinde nada sin puertos marítimos, ciudades portuarias junto con todas sus instituciones —todo impulsado por los mitos energizantes ya sean religiosos, políticos o comerciales ya mencionados. La verdad es que eran dialécticamente interrelacionados en el impulso desde Europa hacia los Nuevos Mundos.

Así las cosas, al final del siglo XVII, el volumen y cantidad de comercio marítimo de larga distancia en el Océano Atlántico eran muchísimo más grande que el comercio marítimo y sus ganancias en el Mar Mediterráneo. Y las ganancias, por lo tanto, de mercaderes en el comercio atlántico sobrepasaron las ganancias de los mercaderes de la Cuenca del Mediterráneo. Esta documentado en las fuentes escritas contemporáneas, los libros de contaduría y de los estados de cuentas de los banqueros del siglo XVII. El crecimiento en el comercio había ganado el Mundo Atlántico y se tiene que aseverar rotundamente

que no hay mercaderes sin puertos, ciudades portuarias y sus instituciones coordinadoras.

El comercio —*trade*— había llegado a una plenitud antes no tan clara al nivel ideológico. Es que el interés en la historia de comercio como componente diplomático en

los asuntos de un estado, surgió plenamente en el siglo XVII y no antes. Veamos un comentario sobre este movimiento recio y sus consecuencias ideológicas y políticas en el Mundo Atlántico en los escritos de un tal Nicholas Barbon, que escribió en 1690:



“*Livy*, and those Antient Writers... have been very exact in describing the several forms of Military Discipline, but take no notice of *Trade*, and *Machiavel*, a Modern Writer, and the best, though he lived in a Government, where the Family of *Medicis* had advanced themselves to the Sovereignty, by their Riches, acquired by Merchandising, doth not mention Trade, as any way interested in the Affaires of State.”

Nicholas Barbon. *A Discourse of Trade* (Londres, 1690), sig. Ag r-v, citado en David Armitage. *The Ideological Origins of the British Empire* (Cambridge University Press, 2000).

[[Tito] Livio y aquellos autores antiguos han sido muy precisos en la descripción de las varias formas de disciplina militar, pero no toman nota del comercio, y Maquiavelo, un escritor moderno y el mejor —aunque vivió en un gobierno donde la familia de Médicis había avanzado a la soberanía por medio de sus riquezas, adquiridas mediante el comercio— no menciona el comercio como en ninguna manera partes de los asuntos del estado.



Así, el componente de comercio se inserta en los asuntos del estado, comenzando con las ciudades portuarias y sus componentes.

¿Qué es, entonces, una ciudad portuaria? Es una instalación central e importante en una ciudad cercana al mar que es un puerto para cargar, descargar y mover cargamento *hacia* los barcos oceánicos y *desde*

los barcos oceánicos. Un puerto requiere la presencia de aguas y canales de profundidad y amarra-deros al igual que una geografía que contribuya a la configuración del puerto para protegerse de los vientos y mareas. Deberá también proveer acceso a transporte desde el puerto a la ciudad—trenes o mulas, vagones u otras modalidades de

transporte terrestre, para conectar el puerto a la ciudad para distribución a otros lugares. Requiere personal para cargar y descargar los barcos. (Hay que notar que en el puerto de Londres y otros puertos atlánticos, existían grúas para levantar cargas pesadas en unidades parecidas a los

contenedores que se utilizan hoy.) Una ciudad portuaria deberá incluir la necesidad de controles aduaneros y personal calificado como notarios, policías y seguridad, etc. Un comentario reciente, del Massachusetts Institute of Technology en el año 2000, explica:



*It is obvious to even casual observation that, although there may be considerable arbitrariness about urban location, many of the world's largest cities do benefit from some special natural advantage —above all, from the presence of a good harbour or access to a major waterway. [It is necessary] to explain in a formal way why ports and transportation hubs tend to become urban centers...*

Fujita Masahisa, Paul Krugman and Anthony J. Venables. *The Spatial Economy. Cities, Regions and International Trade* (M.I.T., 2009)

[Resulta obvio, incluso para el observador casual, que, aunque podría ser una arbitrariedad considerable con respecto a su ubicación urbana, muchas de las ciudades mayores del mundo se benefician de alguna ventaja natural especial —sobre todo, de la presencia de un buen puerto o el acceso a un mar o río. [Es necesario] explicar formalmente por qué los puertos y centros de transportación tienden a evolucionar en centros urbanos.]



El crecimiento del comercio de larga distancia implica el crecimiento de ciudades. ¿Con cuáles elementos crecieron las ciudades portuarias en el Mundo Atlántico de los siglos XVI y XVII? Con una mayor densidad poblacional, como resultado de actividades comerciales. Examinemos, entonces, algunas ciudades portuarias del periodo bajo consideración en los siglos XVI-XVII: Londres, Brujas,

Ámsterdam, Amberes y Lisboa, en Europa Atlántica, y Guinea-Bissau y el puerto de las Islas de Cabo Verde en África Occidental y Atlántica.

Este crecimiento —y era enorme— se debía en gran parte al crecimiento rápido de poblaciones entre la actividad mercantil de los mercaderes y comerciantes del Mundo Atlántico y las ciudades (y naciones) con acceso fácil al Océano Atlántico. Eso se ve en el

crecimiento acelerado de ciudades —especialmente ciudades portuarias— en la expansión urbana de Europa Occidental después de las exploraciones. (M. M. Postan. *Medieval Trade and Finance*, 1975). Así que el comercio está vinculado con la urbanización, porque no hay ganancias del mismo volumen en áreas rurales dedicadas a la agricultura. Es el ámbito costero y marítima, y, en el siglo XV, desde los Nuevos Mundos. Así, los puertos son la clave de este análisis.

El contraste al nivel de crecimiento de las ciudades portuarias es mucho más grande que el crecimiento de las ciudades en el interior del país después de las exploraciones comenzando en el siglo XV. El crecimiento económico y la urbanización intensificada de áreas portuarias para los países con acceso al Atlántico (España, Portugal, Inglaterra, Bélgica, Irlanda, Dinamarca, Alemania, Noruega y los Países Bajos) de este periodo son vinculados al acceso clave al Océano Atlántico y el Mar del Norte. Hay, por ejemplo, estudios que demuestran un crecimiento de 6.5% más en tasas de urbanización en los Países Bajos, con acceso al Atlántico por medio del Mar Báltico, que en Italia, en el Mar Mediterráneo, durante el mismo periodo, o sea, entre 1400-1500.

Un elemento integral de los argumentos que he presentado es que la religión es un elemento determinante del desarrollo económico y social. El período que examinamos,

no solamente en razón del Concilio de Trento, la Reforma Protestante y las Reformas Católicas, es un periodo de fuertes y sangrientas guerras de religión en toda Europa. Obviamente, estos conflictos afectaron el desarrollo comercial y portuario en una manera profunda, que, de hecho, son el factor principal en la demora en exploraciones por parte de Inglaterra y Francia. Pero eso es otro tema para otro día.

En el norte, Londres y Ámsterdam, que no muestran un crecimiento importante antes de 1500, sí demuestran un crecimiento rápido e intensificado entre 1500 y 1700 después del arranque comercial en los Nuevos Mundos y las conquistas coloniales. Se ha dicho que el siglo XVII era la Edad de Oro para Ámsterdam, cuando llegó a ser la ciudad más rica del mundo.

Barcos llegaban y zarparon desde Ámsterdam hacia el Mar Báltico, hacia las colonias en América y en África, Indonesia, la India, Sri Lanka y Brasil, formando así la base de una red internacional de comercio. La vida de este tiempo es capturado en la maravillosa novela de biografía ficcional, *Las Aventuras de Moll Flanders* del autor ingles, Daniel Defoe, en que documenta la realidad legal, política y comercial del Mundo Atlantico en sus aspectos mas bajos y mas altos.

Aunque no se puede alegar, entonces, que la expansión económica y urbana de las naciones con ciudades portuarias en el Mar Atlántico,

Mar del Norte y Mar Báltico, es un resultado del crecimiento de los puertos atlánticos, si se puede argumentar que son un factor principal entre otros (así como la trata de esclavos y las ganancias asociadas con el colonialismo y la esclavitud). Todo eso está ausente en el Mundo Oriental y la cuenca mediterránea del mismo periodo.

Se puede, sin embargo, vincular el crecimiento europeo directamente a las ganancias del comercio atlántico y el colonialismo —o sea, la transferencia de los bienes y recursos del nuevo mundo para contribuir a las ganancias de este comercio a la acumulación del capital en Europa.

Es importante mencionar que aquí he presentado conclusiones de los estudios del siglo XVII de Fernand Braudel, Henri Perenne, M. M. Postan, Christopher Hill, David Armitage y Robert Brenner. Ellos presentan en sus publicaciones, gráficos, porcentajes, densidades poblacionales y otra documentación. (Ver orientaciones bibliográficas).

Todo lo que he presentado hasta ahora implica transformaciones sociales mayores impulsados por el comercio y el desarrollo de las ciudades portuarias. Y estos factores enriquecieron y reforzaron nuevos grupos y tipos de mercaderes. Pero eso nos lleva a otro camino.

Por ahora, la premisa que he planteado como introducción a la discusión de las ciudades portuarias está basada en el comercio,

sus instituciones, historia y mitos energizantes. Es vinculado directa e indirectamente con los efectos del comercio atlántico y estos están ligados necesariamente a los puertos en desarrollo de la faz atlántica de Europa, no solamente del sur, sino que ciudades portuarias del norte, del Mar del Norte y de la Liga Hanseática.

La Liga Hanseática (la *Hansa*) era una formación producto de una asociación de gremios comerciales que creció entre los siglos XV y XVII, que comenzó, según Fernand Braudel, con la aglutinación de un número creciente de sistemas locales de transporte y comercio hasta llegar a ser más y más complejo. Eventualmente requería una coordinación bajo unas instituciones y organización de nuevo tipo.

Talvez este es el momento de manifestar y reiterar que no es sencillamente la infraestructura inmediata que se requiere, sino que instituciones, servicios, capacitación de personal: el desarrollo de la idea de que es una ciudad portuaria. Todo eso, para arrancar y funcionar, requiere una base ideológica: un mito energizante en el que cree la población y el gobierno entero.

Un ejemplo del origen de un mito productor de energía surgió de la gestión de las instituciones que utilizaban una ciudad portuaria de este periodo es presentado en un manuscrito conservado en la Universidad de Salamanca del siglo XVII, sobre la ciudad portuaria de

Sevilla: En este manuscrito de autor anónimo, se presenta a Sevilla como una ciudad de forma y ambiente renacentista: es decir, es un diálogo que relata la gestión de las ordenanzas de los puertos españoles de los años 1609, 1613 y 1618, con título *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, citado y resumido en Carriazo Ruiz, *Tratados náuticos del Renacimiento: literatura y lengua* (España: Junta de Castilla y León, 2003).

En este manuscrito, escrito en el contexto de cuando los Reyes Católicos se dan cuenta de que no tienen navíos que cumplan con las condiciones legales para servir de capitana y almiranta en la Flota de Nueva España, presenta la situación como algo que pone en peligro el aprovisionamiento de las colonias españolas en el Nuevo Mundo, y, por lo tanto, la estabilidad social y económica de los territorios españoles de ultramar. Peor, durante este entonces, los ingleses y holandeses tenían una marina más moderna y llevaban al menos treinta años compitiendo con españoles y portugueses por el control de los mares. Así planteada la crisis, emprenda el diálogo citado y presenta un relato hablado de la organización naval y portuaria, comenzando con estas preocupaciones. Este mismo tema llega a ser el tema de muchos tratados de arquitectura naval de este periodo. Son numerosos en toda Europa para este período.

La parte más original de esta obra es donde el Vizcaíno y el

Montañés, en el diálogo, lamentan la decadencia de la construcción naval y la escasez de pilotos y marineros y proponen una serie de mejoras sanitarias en los puertos y se quejan de la desaparición de los seminarios de marineros de la costa. O sea, lamentan la ausencia de la función educativa y de capacitación y la preparación de personal con que los narradores recuerdan con nostalgia los tiempos de Felipe II, en los que la construcción naval pasó por una Edad Dorada. La necesidad por la educación para superar el declive en la arquitectura náutica y construcción naval finales del siglo XVI, comentado en este diálogo, ocurre precisamente cuando surge la competencia entre Holanda y España, y corresponde al hecho de que el poderío naval español está sufriendo competidores Protestantes: los mercaderes y piratas de Inglaterra y Holanda. En la propuesta implícita para la recuperación de la educación y capacitación en arquitectura náutica es donde aparece la confección de un mito que provee la energía: es, exactamente, el impulso hacia la necesidad para educación y preparación para que la España Católica pudiera competir exitosamente contra la Holanda Protestante en el Norte.

Una de las consecuencias presentadas —entre los muchos ejemplos que señalan el preámbulo de la descomposición de España en unas siete declaraciones de bancarrota como señal de la muerte del imperio español y la Revolución

en los Precios en Europa— era la pérdida de la Flota de Nueva España. La flota anual era cargada con el tesoro de la corona española y cayó en manos precisamente de los holandeses en 1628. El aumento del poder marítimo inglés y francés en esta década marcó el punto en que España pierde su preeminencia y predominio en todos los mares y continentes.

Viajamos desde España hacia el Norte, a Holanda. Simultáneamente, los holandeses y alemanes del Norte, habían desarrollado una asociación e infraestructura que permitió el desarrollo de una suerte de gremio en grande: La Liga Anseática. La Hansa demostró complejidades que podemos ver como resonancias, *avant la lettre*, de la economía globalizada del siglo XXI. Se veía en la Hansa el nivel de desarrollo portuario y tecnológico, estabilidad política para que el sistema y sus estructuras e infraestructuras de apoyo puedan desarrollarse, como detalla Adam Smith en su tratado, *Sobre la riqueza de las naciones*, publicado en 1776.

La Liga Hanseática avanza hacia una sofisticación necesaria para llevar acabo el comercio marítimo de larga distancia ligado a una red de las ciudades portuarias en la forma de una institución corporativa con flota sustancial de barcos. No así España. Incluyen este red de ciudades portuarias institucionalizado en una corporación designaciones de cuotas que de aportar cada ciudad en contingentes militares,

impuestos que tienen que pagar a la corporación, convocatorias a asambleas, listados de ausentes —todo en forma legal.

Pero mantenía en vaga —a propósito— la membresía y sus requerimientos y participaciones, porque la Hansa funcionaba política y administrativamente por medio de tres tipos de asambleas locales, regionales, incluyendo el Concilio de Lübeck, la autoridad más alta.

Ahora, la ciudad de Londres y su puerto eran miembros con representaciones en lo que los alemanes llamaron el *Stalhof* y los ingleses llamaron *The Steelyard*, ubicado a la orilla del río Támesis, boca del mar, un lugar rodeado por muralla donde ofrecieron bienes comerciales en venta. Estamos ahora en el Londres de William Shakespeare y hay incidentes e historias fabulosas en la historia real del comercio en las obras de Shakespeare y sus contemporáneos. En un manuscrito facsímile de 1592, publicado en el *Naval Miscellany*, se puede leer el recuento de un escuadrón naval inglés que capturó un galeón portugués —un barco de tesoros, en las costas de las Islas de los Azores cuando intentó llegar a Lisboa desde las Indias. Su cargamento consistió en baúles de perlas, joyas, monedas, ámbar, rollos grandes de tela, tapices, ébano y especias, además de:

- 425 toneladas de pimienta
- 45 toneladas de clavos de olor
- 35 toneladas de canela

Tintas raras de color rojo hechas de las alas secadas de un escarabajo tropical.

El valor de esta captura era medio millón de libras esterlinas (en un tiempo en que la tesorería de la reina Isabel I era solamente de un millón de libras esterlinas). Este es el incidente de la *Madre de Deus*, que era un galeón tres veces más grande que cualquier barco inglés. Y el mito energizante en España comienza a debilitarse.

Podemos imaginar al *gentry* y la nobleza inglesa de los tiempos de Shakespeare y de toda Europa anhelando lujos que no podían comprar, sólo al precio de hipotecar las mismas tierras sobre las cuales dependían su ingreso y estatus para tener dinero en efectivo. Este es el mundo capturado por Shakespeare en su drama *El mercader de Venecia*, escrito y presentado en el escenario de la ciudad portuaria de Londres entre 1596 y 1598.

Bueno, en el Steelyard, vivían mercaderes originales de Colonia, el edificio de los gremios o Guildhall, donde los mercaderes convocaron sus asambleas generales para llevar a cabo elecciones, negociaciones y debates. Y enviaron miembros en misiones diplomáticas y políticas, llevaron un volumen grande de correspondencia no solamente a otras ciudades de la Hansa, si no con las cortes extranjeras con que estaban haciendo negocio en toda Europa. Los diplomáticos eran alemanes que habían adquirido ciudadanía inglesa. Su sede diplomática era Londres,

en el Steelyard. Estos diplomáticos tenían funciones judiciales para mediar disputas entre Anseáticos e ingleses y para representar y defender los intereses de los mercaderes alemanes y el Steelyard y sus instituciones fueron integrados en las instituciones inglesas de la ciudad de Londres.

Brujas, ciudad central y portuaria en el comercio marítimo internacional, al otro lado del Canal de la Mancha, no tenía un área como el Steelyard en Londres. Los mercaderes alquilaron oficinas y casas en un convento carmelita, su centro religioso oficial. Antes de que todos los mercaderes y banqueros y prestamistas emigraran a Amberes, Brujas era la ciudad más importante junto con Lübeck, sede de la Liga Hanseática a causa del gran número de mercaderes de todas las regiones que vivían allí o visitaban frecuentemente. Había diplomáticos que mantenían las relaciones diplomáticas con los Países Bajos, Flandes, Borgoña y con los Reyes Católicos españoles y franceses, que gozaban de fuero diplomático junto con una reputación para habilidad y tenacidad en sus negociaciones. Brujas y sus mercaderes ejercieron control sobre muchos puertos, incluyendo Amberes y los asentamientos sobre la Costa Atlántica como Nantes, La Rochelle, Burdeos y Lisboa. Se recomiendan al lector las novelas históricas sobre este periodo, escritas a partir de documentación verídica de Dame Dorothy Dunnett de la serie *The House of Nicolò*.

Talvez es el momento de definir que era un mercader o comerciante marítimo, un empresario del siglo XVI. Era una persona exclusivamente dedicada al comercio al mayoreo de larga distancia en los mares de Europa, apoyando sus gestiones con créditos bancarios o préstamos. Era activo y viajaba en muchas esferas geográficas y económicas. Su riqueza se derivó en diferentes proporciones no solamente de las ganancias en operaciones comerciales, si no también en los intereses cobrados sobre préstamos, acciones en corporaciones o barcos, alquileres de áreas y barcos, propiedades suburbanas y rurales, objetivo precioso y dinero en efectivo. Era encargado de una multiplicidad de empresas siempre, sin embargo, en comercio marítimo o terrestre al mayoreo, comprando y vendiendo.

Los mercaderes de Brujas ejercieron un control de siglos sobre el comercio en la región del norte, pero varios factores hicieron caer paulatinamente su papel central en el transporte de especies y otros productos, dando así ascendencia a Amberes, ciudad que replazo a Brujas como ciudad portuaria del Mar Báltico. La causa central de esta caída y transferencia a Amberes y Ámsterdam era la decisión consciente de los portugueses de hacer de Amberes el centro de importación y exportación de especies —incluyendo el azúcar— para Europa, además de frutas, especies, vino, seda, terciopelo, metales y telas finas de todas partes.

De hecho, la Hansa ostentaba y manejaba hasta el poder de un estado que se describieron en documentos legales como respuesta a un pleito legal en que un mercader de la Hansa en Londres fue acusado de un delito. En este episodio podemos abrir una ventana al mundo en que estamos viajando.

La Hansa declaró que no iba responder para un “miembro” de la Hansa porque la Hansa no era “ni una sociedad (*societas*), ni un colegio (*collegium*) ni una entidad corporativa (*universitas*), sino una federación permanente de ciudades (*firma confederatio*) que debía obediencia a varios príncipes, pero sin tener una institución común y así, no responsable para los actos de sus miembros.

Sin embargo, la Hansa tenía entidades de arbitraje internacional, negociación y podía decretar la suspensión de comercio con un país o ciudad que la había ofendido. Otra arma económica incluyó embargos y los mercaderes fueron requeridos a jurar que no frecuentarían la zona prohibida. Si un miembro desobedecía, podría ser castigado con el destierro o la confiscación de sus bienes. El último recurso era la declaración de guerra, para guardar la independencia de la Hansa o proteger a sus mercaderes —con recursos militares aportados por las ciudades miembros. Esta situación es adecuadamente resumida por William Wood en 1718:



*The Theory of Trade is a Princely science, and the true regulation of it the Key of Empire.*

William Wood. *The Survey of Trade* (London, 1718), Cita-do en Armitage, *Op. Cit.*



[La teoría del comercio es una ciencia [digna de un] Príncipe, y la verdadera regulación de esta ciencia es la llave del Imperio.]

Llegando a mediados del siglo XVII, David Hume, de la Ilustración escocesa, en Edimburgo, declaró que el comercio era “an affair of State for every European polity” [un asunto de Estado para cada entidad estatal europea].

Regresando hacia el sur, como vimos en el diálogo de Sevilla, el desarrollo y la capacitación de pilotos y barcos, así como en toda Europa, aportó un corpus de regulaciones para tratar con la navegación, comercio marítimo y marineros y mercaderes que se desarrolló en un código marítima de la Hansa y de otras ciudades. La riqueza acumulada fue utilizada para perfeccionar la cultura comercial y financiera, así como para apoyar a movimientos culturales, literarios y artísticos.

Así, las ciudades portuarias organizaron eventos políticos, culturales y religiosos financiados con los excedentes de sus negocios, porque el comercio ya estaba inextricablemente entrelazado con los logros comerciales. Ya no se podía entender el comercio sin entender

la historia política, cultural y religioso de los estados involucrados

Ahora, nos enfocamos un rato en el puerto tal vez mas importante del Mundo Atlantico durante el siglo XVI: Lisboa. Así como Londres, Lisboa está ubicado en precisamente el punto de donde el río Támesis —que tiene mareas igual que el océano—, fluye al mar. Lisboa, una ciudad antigua del Imperio Romano, está ubicada en precisamente el punto de donde el río Tajo fluye al mar. No sería una exageración decir que Lisboa, desde los tiempos de Enrique el Navegante en el siglo XV era el puerto más importante del Mundo Atlántico. Y en África, el imperio colonial de Portugal era principalmente compuesto de las regiones que ahora son Angola, Mozambique y Guinea-Bissau, incluyendo las Islas de Cabo Verde.

Lisboa llegó a formar el centro del comercio europeo para el transporte y venta de los productos de África, la India en los mares del Oriente, y de Brasil en Occidente: esclavos, azúcar, textiles, etc. Pero cuando Portugal perdió su independencia a España en 1580, Lisboa cayó en importancia en su relación con los puertos de sus

colonias. Eso indica que, juntos, formaron la parte más importante del imperio marítimo de Portugal, especialmente en la compra y venta de esclavos africanos en el bien conocido comercio triangular entre el Caribe (principalmente, La Habana, Jamaica, las Bahamas, Carolina del Sur y otras regiones de las colonias inglesas en el nuevo mundo—pero especialmente con las Islas de Cabo Verde casi en media del Mar Atlántico).

La gran riqueza y especialización del transporte de los esclavos (en los *Portuguese slavers*) como mercadería no se tiene que recapitular, más que decir que entre 1650 y 1900, de los 10.24 millones de esclavos africanos, 4.1% provenían de Guinea-Bissau. Tomamos nota que no es Guinea-Conakry, si no que Guinea-Bissau y las islas asociadas con esta capital en Cabo Verde.

Como historia, el archipiélago de Cabo Verde fue encontrado —“descubierto”— por los portugueses en 1454 por un tal Alvise de Cadamosto. Estas islas eran habitadas por negros africanos que se podían comprar como esclavos para su empleo en las plantaciones de caña de azúcar, producto raro que ahora aparece en los mercados de Europa en competición con la miel de abeja. Estas islas fueron reclamadas por los navegadores genoveses, Antonio y Bartolomeo de Nolia, quienes navegaban por las costas de África Occidental en el servicio de la corona portuguesa.

Pero había un asunto complicado de derecho canónico: ¿A quiénes podía corresponder el derecho de conquistar a Guinea? Este asunto fue debatido en el Concilio de Basilea en 1435 y Portugal logró obtener tres bulas papales en el asunto para defender sus derechos a controlar a Guinea y estas islas.

Las bulas papales *Dum diversas*, *Romanus pontifex*, *Inter caetera*, autorizaron a Portugal para someter a los musulmanes y otros infieles, si bien no podrían reducirse a la esclavitud los que fuesen cristianos. Portugal tendría derecho a tomar posesión de todas las islas descubiertas o por descubrir y debía hacer uso de estos derechos sin límite hasta llegar a la India.

En 1479 se firmaron el tratado de paz entre Don Alfonso V y Don Fernando de Aragón, el Rey de Castilla, un tratado que definió los asuntos comerciales de estos puertos. Y en 1555, como provisión preliminar del Concilio de Trento que encomienda la mejor preparación y educación de los sacerdotes, comenzó la educación jesuita de los “mal educados sacerdotes” de las Islas. Llegan corregidores, contadores y un obispo en estos años.

Es más que claro que, durante este periodo de guerras confesionales en Europa, la religión jugó un papel siempre clave. En 1477, los Reyes Católicos reivindicaron para la Corona española el derecho de conquista sobre las Islas Canarias, aun no ocupadas. Pero también tuvieron que reconocer el monopolio

portugués confirmado en otra bula papal: *Aeterni regis*.

En el documento *Subsidios para la Historia de Cabo Verde e Guiné*,

el Almirante de Sella Barcelos documenta lo siguiente sobre el puerto principal de la isla Ribeira Grande entre los de Cabo Verde:



Como puerto marítimo tiene una importancia capital, y allí se puede proteger naves, fragatas y carabelas de todas las nacionalidades que tienen como destino la India o Brasil. Comercialmente está ligado con todos los puertos del mundo.

Además, declara el Almirante, que esta isla tiene

Un hospital de la Santa Casa da Misericordia, un palacio episcopal, un seminario, un convento de frailes de la Provincia da Soledade, y una infinidad de fortificaciones para defenderse contra cualquier ataque de piratas u otros enemigos, incluyendo la fortaleza real de San Felipe.



Este documento presenta una lista de carabelas de varios países, incluyendo algunas procedentes de Bretaña, que, según sus inventarios y albaranes, cargaban pieles, arroz, dientes de marfil, aceite, paño francés y otros productos. También hay otros documentos en que se hace un inventario del número de esclavos transportados desde las costas de África al Nuevo Mundo.

Estos puertos y sus ciudades, entonces, no son meras repúblicas de aire, sino acercamientos a verdaderas utopías comerciales aquí en la tierra. Todavía está por escribir la historia marítima y portuaria de El Salvador y sus tres puertos.

#### ORIENTACIONES BIBLIOGRÁFICAS:

Armitage, David. *The Ideological Origins of the British Empire*. (Cambridge University Press, 2000).

Braudel, Fernand (trans. Mario Monteforte Toledo, et al.). *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la Época de Felipe II* (Mexico: Fondo de Cultura Económica, 1976).

Brenner, Robert. *Merchants and Revolution: Commercial Change,*

*Political Conflict and London's Overseas Traders, 1550-1653* (Londres: Verso, 2003)

Carrizo Ruiz, José Ramón. *Tratados náuticos del Renacimiento: literatura y lengua*. (España: Junta de Castilla y León, 2003).

Chabod, Federico. *Escritos sobre el Renacimiento*. (México: Fondo de Cultura Económica, (1967; traducción del italiano al español, 1990).

De Senna Barcillos, Christiano José, Capitão-Tenente da Armada. *Subsidios para la Historia de Cabo Verde e Guine. Memoria Apresentada a Academia Real das Ciencias de Lisboa*. En *Obras Clásicas para la Historia de las Islas del Atlántico*, comp. Alberto Vieira. Colección Clásicas Tavera. Serie VI, Historia y Lingüística portuguesa, v. 5

Dollinger, Phillippe. *The Emergence of International Business, 1200-1800, vol. I: The German Hansa* (London: Routledge, 1999).

Ibn Jaldún. *Al-Muqaddimah. Introducción a la historia universal*. (México: Fondo de Cultura Económica, 1977).

Miskimin, Harry A. *The Economy of Later Renaissance Europe, 1460-1600*. (Cambridge University Press, 1977)

Pirenne, Henri (trad. Juan José Domenchina). *Historia de Europa desde las Invasiones hasta el siglo XVI* (México: Fondo de Cultura Económica, 1942)

Postan, M.M. *Medieval Trade and Finance* (Cambridge University Press, 2002)

Vieira, Alberto. *Portugal y las Islas del Atlántico* (Madrid: MAPFRE, 1992)