

**SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel, DITCHBURN, David y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, María (eds.)**

*Políticas y estrategias socioeconómicas en la ciudad medieval atlántica.*

Instituto de Estudios Riojanos.

Logroño, 2023, 288 pp.

ISBN: 978-84-9960-163-2

Desde hace más de una década el grupo de investigación Gobport «La gobernanza de los puertos atlánticos en la Edad Media», dirigido por el profesor Jesús Ángel Solórzano Telechea, ha liderado en España los estudios medievales sobre historia portuaria y marítima atlántica<sup>1</sup>. A diferencia de los estudios sobre los puertos de la Corona de Aragón en los que la impronta de la Historia Económica ha tenido un peso mucho mayor, esta historia atlántica ha destacado por el énfasis en las sociedades portuarias y la gobernanza de los puertos. Se trata de un recorrido iniciado a principios del siglo XXI en el que los Encuentros Internacionales del Medioevo de Nájera se han convertido en un foro destacado. No en vano, si bien el interés por la historia urbana ha sido una de las señas de identidad más prominentes de estos Encuentros, le sigue de cerca el protagonismo de las ciudades atlánticas que quedaba ya consagrado con el primer Encuentro en 2004, que resultó en una primera publica-

ción titulada *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, coordinado por Beatriz Arízaga Bolumburu y Jesús Ángel Solórzano Telechea. Desde entonces, hasta cinco Encuentros más, con sus respectivos volúmenes colectivos, se han centrado en las ciudades atlánticas y diversos aspectos de las mismas<sup>2</sup>.

La aportación de este último volumen se aprecia mejor en relación con esta consolidada trayectoria de estudios que destacan principalmente por haber entendido la historia marítima y portuaria en estrecha conexión con la historia urbana. En virtud de este enfoque, estos estudios de las ciudades atlánticas han permitido renovar la comprensión de este ámbito territorial y comercial y de su papel en el conjunto de la Corona de Castilla y de la península. Asimismo, han profundizado en aspectos sociales y de gobernanza así como en ciudades portuarias secundarias que en la historiografía castellana tradicional habían quedado en un segundo plano, deslumbrados por el clásico interés por el comercio internacional y, en concreto, por el eje Burgos-puertos del cantábrico que solo para del siglo XV concedía algún protagonismo a ciertos puertos andaluces.

El presente volumen es una valiosa contribución que propone avanzar en el

<sup>1</sup> El atractivo de esta perspectiva atlántica se ha materializado también en la atención de otros investigadores e investigadoras desde principios del siglo XXI. Ejemplos de esto son otras obras colectivas como Díaz de Durana, José Ramón y José Antonio Munita Loinaz (coords.). *La apertura de Europa al mundo Atlántico: espacios de poder, economía marítima y circulación cultural*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2011; y González Jiménez, Manuel (coord.). *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico: siglos XIII-XV*. Cádiz: Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006.

<sup>2</sup> Solórzano Telechea, Jesús Ángel, Michel Bochaca y Amélia Aguiar Andrade (coords.). *Genets del mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2012; Arízaga Bolumburu, Beatriz, Jesús Ángel Solórzano Telechea y Michel Bochaca (coords.). *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016; Solórzano Telechea, Jesús Ángel y Louis Sicking (coords.). *Diplomacia y comercio en la Europa atlántica medieval*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2015; Solórzano Telechea, Jesús Ángel y Jelle Haemers (coords.). *Normativa y autoridad en la ciudad medieval atlántica (y más allá)*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2022.

conocimiento del mundo urbano atlántico poniendo el énfasis en aspectos regulatorios y fiscales de las ciudades portuarias. El derecho marítimo, la diplomacia mercantil, los conflictos y la piratería, así como la gobernanza y los impuestos aduaneros emergen en esta obra como aspectos centrales para los centros portuarios que trascienden lo económico y enlazan con los esfuerzos de distintos agentes sociales y políticos por regular y gobernar unas ciudades con su propia idiosincrasia. Su condición de puertos centrales para el comercio internacional, así como para los intereses económicos de sus gobernantes y del territorio circundante definen a estas ciudades que, a su vez, se esfuerzan por fomentar y controlar recursos que esta condición les brinda.

Frente a obras colectivas en las que los títulos sugieren un tratamiento más amplio del que realmente ofrecen sus artículos, este volumen hace honor al sentido amplio de «ciudad medieval atlántica» ofreciendo un panorama verdaderamente internacional. Si bien la corona de Castilla es la protagonista, con estudios dedicados a sus principales ciudades y áreas costeras atlánticas (Bilbao y la bahía de Vizcaya, La Coruña, Santiago, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda y Cádiz), las costas portuguesas (Lisboa), francesas (puertos normandos), germana (la Hansa), flamenca (Amberes), y británicas (Escocia) tienen su lugar a través de estudios que permiten observar la realidad de las ciudades portuarias bajomedievales en relación con otros centros directamente conectados y pertenecientes a un mismo ámbito geográfico y económico.

La obra presenta dos partes diferenciadas. La primera se centra en los puertos y las estrategias económicas, mientras que la segunda pone el foco en las políticas portuarias y las estrategias financieras. Esta división subraya la coherencia del volumen,

especialmente en la segunda parte en la cual en todos los artículos reaparecen de forma consistente unos mismos elementos y aspectos clave como son la administración de las aduanas, la autoridad de señores y reyes, la gestión de rentas y la estrategia fiscal, a lo largo de un ámbito geográfico extenso desde Amberes a Sevilla pasando por Escocia, Normandía y Lisboa.

A favor de la deseada coherencia en un volumen colectivo juegan también otros dos factores. Por un lado, un interesante trabajo introductorio de Jesús Ángel Solórzano Telechea que elude el formato habitual de otras introducciones en las que se hace una presentación de los trabajos del volumen y/o una revisión historiográfica. En su lugar, el propio título «Aspectos introductorios» anuncia el verdadero propósito del texto que es dar una visión general y global de las políticas y estrategias socioeconómicas en la ciudad medieval atlántica. De hecho, se trata de un texto completo en sí mismo en el cual se ofrece un conciso recorrido que abarca la fiscalidad portuaria, las normativas como los fueros, la financiación de infraestructuras, las políticas económicas sobre el comercio marítimo, así como la legislación y los consulados, con su reverso de la piratería y el corso.

El otro factor a favor de la coherencia es que, además de pertinentes casos de estudio, aparecen algunos artículos que ofrecen una visión amplia de aspectos clave, es el caso de un artículo sobre piratería y corsarios firmados por Jesús Ángel Solórzano Telechea, la contribución de Raúl González Arévalo sobre las naciones italianas y la diplomacia mercantil en la Castilla bajomedieval, o la visión comparada de Gisela Naegle sobre las leyes marítimas y su jurisdicción. Esto, unido a la internacionalidad de las contribuciones y a la solvencia de sus autores y autoras, convierte el volumen en una aportación

imprescindible para el estudio de las ciudades atlánticas medievales.

La primera parte de la obra se abre y se cierra con dos trabajos con perspectiva internacional, que resultan en cierta manera complementarios. Por un lado, Jesús Solórzano aporta una panorámica de la piratería y el corso en el Atlántico, por otro, Gisela Naegle analiza los intentos por legislar el mar (en parte con la intención de limitar la conflictividad) poniendo especial énfasis en las ciudades hanseáticas y el papel de los *Rôles d'Oléron* en los orígenes del derecho marítimo internacional.

La historia de las mujeres, que aún se resiste a tener una presencia más contundente en obras colectivas sobre historia urbana, está representada por el trabajo de José Damián González Arce sobre el emprendimiento de las mujeres en el comercio exterior del puerto de Bilbao a finales del siglo xv. El trabajo de Damián Arce sigue una senda que tras los estudios pioneros en España sobre el trabajo de las mujeres en la Edad Media había tenido apariciones intermitentes<sup>3</sup>, pero que en la última década y media parece afianzarse en los estudios de género. Se trata de la tarea de rastrear la participación económica de las mujeres en distintos ámbitos; en este caso, su participación como titulares de compañías mercantiles. Si bien la metodología no es nueva, cabe destacar que, en apenas veinte años, hemos pasado de preguntarnos si estas mujeres de mercaderes podían ser mercaderes de pleno derecho, a llamarlas sin complejos «mercaderes» en los propios títulos de los artículos.

<sup>3</sup> Segura Graíño, Cristina y Ángela Muñoz (coords.). *El trabajo de las mujeres en la Edad Media hispana*. Madrid: Al-Mudayna, 1988.

El trabajo de Raúl González Arévalo combina acertadamente la atención a la legislación sobre las naciones italianas en Castilla y el ejercicio en la práctica de los márgenes de autogobierno y de las exenciones concedidas a genoveses, venecianos y pisanos. Esta doble atención a los privilegios y su uso efectivo, permite construir una interpretación compleja de la diplomacia y las estrategias comerciales de estas repúblicas y sus consulados.

Particularmente original y prometedor es el planteamiento del artículo de Paz Romero Portilla que proporciona una perspectiva inglesa del puerto de La Coruña, apoyada en gran variedad de fuentes anglófonas como testamentos, *inquisiciones post mortem*, libranzas del tesoro real, escrituras del canciller del rey inglés, etc. Se trata de un enfoque fundamental en el contexto de las aspiraciones de Juan de Gante, duque de Lancaster al trono castellano gracias a su matrimonio con Constanza, hija de Pedro I. Bajo este prisma, La Coruña es el centro en el que convergen la política anglófila de Pedro I, la presencia de tropas inglesas y la ruta de las peregrinaciones inglesas a Compostela.

El estudio de Adailson Jose Rui sobre Santiago de Compostela subraya la importancia del *hinterland* y de los intereses señoriales en el estudio de ciudades portuarias. Junto al estudio de Laurence Jean-Marie sobre los *coutumières* de los puertos normandos, constituyen los dos únicos trabajos del volumen que sitúan en el centro los intereses señoriales por el control de la costa y los puertos. Asimismo, son las dos únicas contribuciones que se sitúan fuera del ámbito cronológico de la Baja Edad Media, con un recorrido que, en el caso del estudio de José Rui, arranca con la concesión del señorío de

la Tierra de Santiago al arzobispo de Santiago realizado por Alfonso II de Asturias en el siglo IX, abarcando hasta el siglo XIII. También hasta el siglo XIII llega el estudio de Laurence Jean-Marie, aunque señala que ya en documentos de los siglos XI y XII se acuerdan exenciones de impuestos que testimonian la existencia de una fiscalidad señorial, previa a la redacción de los *coutumiers*. La perspectiva que predomina aquí, en línea con la importancia de los estudios sobre oralidad y escritura en el medievalismo francés, es la de analizar el significado y los objetivos que subyacen a la puesta por escrito de estas normativas o *coutumiers*.

Aunque son una excepción en el conjunto de un volumen en el que la mayoría de las ciudades portuarias se leen en el marco de las relaciones con la Corona, con príncipes como el conde de Flandes o incluso con el Imperio, estos artículos recuerdan la importancia de la dimensión señorial y sus intentos por imponer una fiscalidad en los centros portuarios bajo su dominio. De hecho, los límites difusos entre lo señorial y lo estatal emergen en otros artículos.

En el caso de Lisboa, aunque Catarina Rosa analiza la fiscalidad regia (para la cual esta ciudad fue un objetivo central), señala muy acertadamente que parte de esta fiscalidad regia descansa sobre una fiscalidad de tipo señorial. Impuestos como los derechos sobre la captura del pescado y su comercialización se basaban en la pertenencia de la ciudad al señorío regio. A esta fiscalidad señorial se van a añadir nuevos impuestos desde finales del siglo XIV como la sisa, que Catarina Rosa identifica como parte de una fiscalidad regia de tipo estatal.

El estudio firmado por Lorenzo Lage Estrugo muestra interesantes contrapuntos

en el contexto de esta nueva fiscalidad centralizada por la Corona. La pugna de poder por el arrendamiento del oficio del almirante de Castilla y el control de los derechos y rentas anejas al mismo tienen como telón de fondo la crisis de la autoridad regia y los conflictos entre facciones durante los reinados de Juan II y Enrique IV. Los verdaderos protagonistas son miembros de las grandes ciudades que buscarán copar los puestos de lugarteniente del almirantazgo sevillano desarrollando una vis rentista y hacendística.

Completan el conjunto dos trabajos más sobre dos regiones atlánticas fundamentales. El trabajo de Michael Limberger se centra en Amberes, puerto que florece en el siglo XV a raíz de la crisis de la vecina Brujas y cuya posición en Brabante se había consolidado a lo largo del siglo XIII y XIV. Su artículo no se trata de un estudio de caso, sino que ofrece a una audiencia internacional una visión global de la evolución de Amberes durante la baja Edad Media evidenciando particularmente la interconexión entre eventos políticos, en especial las distintas revueltas de las ciudades flamencas y la fidelidad de Amberes a sucesivos príncipes, con la consagración de la posición de Amberes como principal puerto de la región en el siglo XV.

Más argumental es el trabajo de David Ditchburn que se inscribe dentro de una larga tradición de estudios sobre costas y aduanas en la historiografía inglesa. Su artículo propone arrojar cierta luz sobre los orígenes y consolidación del sistema aduanero escocés que, frente al mejor estudiado y conocido sistema aduanero inglés, plantea aún ciertos interrogantes, en parte debido a una supervivencia mucho menor de los registros aduaneros escoceses, especialmente acusada en los aquellos puertos que no fueron ocupados por los ingleses. El artículo de

Ditchburn rebate las tesis que cuestionan la existencia de un sistema aduanero escocés previo al siglo XIV y concluye proponiendo revisar visiones simplistas que interpretan el desarrollo aduanero tan solo en comparación con el inglés, sin atender a lógicas propias del reino de Escocia, donde en el siglo XV había falta de interés por parte de una monarquía con menos necesidades de gastos militares.

El conjunto es el de un volumen equilibrado y ambicioso a la vez, en el que un valor indudable de la obra es su carácter internacional. Aunque la Historia Global no es mencionada como marco historiográfico en el volumen, lo que emerge sin duda es

la historia de unas ciudades, a menudo en la periferia geográfica de sus reinos y principados, pero en el centro de los flujos de personas, mercancías e ideas, lo que permite conocer mejor ese estadio inmediatamente previo a la expansión atlántica de Europa a otros continentes. Una contribución imprescindible, por lo tanto, para comprender el mundo urbano bajomedieval y el futuro papel central del Atlántico.

María Ángeles Martín Romera

*Universidad Complutense de Madrid*

mamr@ucm.es

<https://orcid.org/0000-0002-0079-8257>