

SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel, David DITCHBURN y María ÁLVAREZ FERNÁNDEZ (eds.). *Políticas y estrategias socioeconómicas en la ciudad medieval atlántica*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2023. 288 pp. ISBN: 978-84-9960-163-2.

Reseña de acceso abierto distribuida bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). / Open access review under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

DOI: <https://doi.org/10.24197/em.26.2025.583-588>

El presente trabajo recoge buena parte de los resultados del XVII Encuentro Internacional del Medievo de Nájera, que giró en torno a las políticas socioeconómicas llevadas a cabo por los gobernantes de distintos reinos con relación a las ciudades portuarias del arco atlántico de la Europa Medieval. Tras una completa introducción, en la que resalta la gran diversidad de políticas y estrategias socioeconómicas desarrolladas en los diferentes reinos europeos, el profesor Solórzano analiza todos aquellos aspectos que, a su modo de ver, resultaron fundamentales para la puesta en marcha y organización de las dinámicas portuarias, situando la fiscalidad como uno de los ejes vertebradores entre la construcción política y las estructuras socioeconómicas de los diferentes territorios analizados. Este completo y detallado capítulo introductorio anticipa, de alguna manera, los diferentes aspectos que se van a abordar a lo largo de la obra, que se estructura en torno a dos bloques temáticos claros: por una parte, el estudio de las estrategias económicas desarrolladas en torno a las villas y ciudades portuarias y, en segundo lugar, la consolidación de las políticas financieras y su aplicación en dichos enclaves portuarios.

Dentro de la primera parte, dedicada al estudio de las estrategias socioeconómicas aplicadas a las villas portuarias, un primer capítulo, a cargo del profesor Solórzano Telechea, analiza el impacto económico que tuvo la piratería marítima y el corsarismo en el golfo de Vizcaya durante el periodo bajomedieval. Su trabajo muestra como las actividades marítimas llevadas a cabo por piratas y corsarios se incrementaron de manera exponencial en la Europa atlántica de los siglos XIV y XV, contribuyendo a crear un clima de inseguridad en el mar, con repercusiones claramente negativas en los distintos reinos atlánticos. Frente a ello, los monarcas y autoridades de las principales ciudades portuarias adoptaron una serie de medidas orientadas a regularizar y

pacificar los enclaves portuarios y a criminalizar las acciones derivadas del corso y la piratería.

José Damián González Arce dedica su investigación al trabajo femenino en el ámbito de los negocios comerciales, analizando específicamente el caso de la villa de Bilbao. A través de los registros de averías del puerto bilbaíno conservados para las últimas décadas del siglo XV, el autor constata la existencia de *mercaderes* –titulares de compañías mercantiles–, *huéspedes*, –mujeres al frente de casas de hospedaje–, y *hacedoras*, es decir, mujeres que actuaban como agentes al servicio de la firma familiar o de otras firmas comerciales para las que trabajaban como asalariadas. Todo ello le permite afirmar que las mujeres dedicadas al mundo de los negocios mercantiles y financieros de la villa de Bilbao y su entorno gozaron de un mayor protagonismo que las procedentes de otros lugares, una excepcionalidad que habría tenido que ver con la vinculación de los hombres de negocios bilbaínos al comercio marítimo y a la navegación. La segunda parte de su trabajo, se centra en estudios de casos, como el de aquellas esposas y madres de armadores y patrones de barco que, en ausencia de sus maridos e hijos durante largas temporadas, se convirtieron en auténticas iniciadoras de dichas compañías mercantiles, o el de aquellas otras mujeres que se dedicaron al trato mercantil de forma mucho más profesional e independiente, la mayoría pertenecientes a reconocidos linajes mercantiles, que utilizaron su dote y recursos económicos para invertir en los negocios, fundar y liderar nuevas empresas y compañías mercantiles.

Raúl González Arévalo analiza los intereses comerciales y la diplomacia mercantil de las principales naciones italianas en la Corona de Castilla durante los siglos bajomedievales. Su estudio se centra específicamente en el caso de las repúblicas de Génova y Venecia y, de manera secundaria, en otras comunidades italianas con una presencia minoritaria y desigual en Castilla. El estudio detallado de los *Libri Iuri* de la república genovesa permiten al autor profundizar en el conocimiento de las condiciones que disfrutó la comunidad de mercaderes genoveses en Sevilla, el modo en que consolidó su posición en Castilla, la estructura y funcionamiento del consulado y la política de nombramiento de cargos asociados al mismo. Sin embargo, más allá del panorama ligur, su trabajo analiza también en el caso de la nación véneta, que buscó afianzar sus intereses y abrir nuevos horizontes en la Península Ibérica, así como en los intereses comerciales y acuerdos diplomáticos desplegados por otras comunidades italianas menos conocidas, caso de Pisa, Piacenza, Florencia y Milán.

Paz Romero Portilla analiza la transformación y desarrollo urbanístico que experimentó la ciudad de La Coruña en los siglos bajomedievales como consecuencia de la pujante actividad comercial desarrollada a través de su puerto, actividad que se vio favorecida por la llegada de peregrinos ingleses que acudían al puerto de La Coruña para dirigirse a Santiago a venerar la tumba del apóstol. A partir de la consulta de un volumen significativo de documentación, procedente en su mayoría de archivos ingleses (*Calendar of the Close Rolls y Patent Rolls*), demuestra como el puerto coruñés actuó como motor de desarrollo económico y social de la ciudad, incentivando al mismo tiempo los intercambios mercantiles y vínculos comerciales con otros puertos de la fachada atlántica europea. Desde el punto de vista cronológico, se centra en el periodo de la guerra de los Cien Años, concretamente en 1386, coincidiendo con la estancia del duque de Lancaster en La Coruña, poniéndose de manifiesto cómo, tras unos años en que la actividad comercial se vio fuertemente resentida, la firma del tratado de Windsor y los acuerdos diplomáticos alcanzados entre Francia e Inglaterra permitieron restablecer la actividad comercial, reforzándose así el papel de La Coruña en las redes de comercio internacional.

El trabajo de Adailson José Rui nos traslada a la Tierra de Santiago, en la que los principales enclaves portuarios actuaron como impulsores del desarrollo económico y como instrumentos de control por parte del poder señorial que ejercía el prelado compostelano sobre esta extensa circunscripción territorial. Tomando como base la consulta de una serie de fueros y cartas pueblas, analiza el proceso de configuración de la Tierra de Santiago a partir de distintas concesiones efectuadas por los monarcas asturianos y leoneses desde mediados del siglo IX en adelante. A partir de una serie de estudios de caso –Padrón, Noia, Pontevedra y Muros– se muestran las dificultades que experimentaron los monarcas para hacer efectivo el ejercicio del poder real en un territorio profundamente señorializado desde sus mismos orígenes. Todo ello tendría como consecuencia la cesión de algunas de estas villas costeras con una parte considerable de las rentas y derechos de descarga al prelado compostelano, en un periodo en el que las villas y ciudades portuarias de la tierra de Santiago ya contaban con una intensa actividad comercial.

La regulación de los conflictos generados en el mar y la gestión del llamado “riesgo marítimo” y su aplicación a la jurisdicción atlántica a fines de la Edad Media es el objeto de estudio de Gisela Naegle, que realiza un minucioso examen de los Rôles de Oleron, derecho general del mar, cuya permeabilidad y capacidad de adaptación a las diversas situaciones generadas

en el Atlántico, hizo que se convirtiese pronto en la normativa predominante. El estudio de la doctora Naegle no sólo facilita un elenco pormenorizado de los distintos riesgos del mar –naturales, humanos, técnicos, económicos, políticos o jurídicos–, sino que relaciona cada uno de ellos con las consecuencias económicas y posibles daños que podían causar sobre el comercio marítimo. Además, realiza una magnífica comparativa entre los citados Rôles y otros derechos del mar que estuvieron operativos en la época, ofreciendo una reveladora visión de las condiciones del comercio marítimo bajomedieval y de la gestión de diferentes tipos de riesgos naturales y provocados por el hombre.

Michael Limberger nos acerca a la realidad flamenca a través de sus grandes ciudades –Amberes y Brujas– especializadas en los negocios mercantiles y financieros. Su trabajo demuestra como los distintos gobernantes vieron en la seguridad marítima una oportunidad para conseguir reforzar sus ingresos e incrementar los préstamos adelantados por instituciones y particulares. Ello permite comprobar, a su vez, el claro equilibrio que se produjo entre el apoyo a los príncipes mediante el préstamo dinerario y la compensación regia en forma de privilegios comerciales y franquicias, lo que se tradujo en un mayor grado de autonomía urbana, contribuyendo a reforzar el potencial comercial y financiero de las principales villas y ciudades flamencas.

Para el caso escocés, David Ditchburn ha podido documentar los intereses de la Corona en el control de las aduanas desde el mismo nacimiento de los primeros burgos reales, a principios del siglo XII. Los tributos aduaneros, como impuestos directos canalizados a favor de la Corona, gravaron todos los productos que llegaban a Escocia a través de los comerciantes ingleses. El estudio minucioso y detallado de algunas de estas cuestiones permite constatar, como el régimen aduanero escocés difería sustancialmente del de Inglaterra, de tal manera que, ante determinadas emergencias financieras, se aumentaban las tasas aduaneras existentes, gravando únicamente las importaciones de productos procedentes de Irlanda o de Inglaterra.

Laurence Jean-Marie nos presenta un interesante trabajo relativo al control y tributación de las actividades mercantiles en los puertos normandos, analizando –a partir de un conjunto de cartas sobre exenciones aduaneras de los siglos XI y XII–, los impuestos que gravaban la carga y descarga de mercancías y transacciones comerciales que, en la mayoría de los casos, formaban parte de las prerrogativas señoriales. Su trabajo se basa en la consulta de la colección de diecinueve libros tradicionales conservados para

las ciudades de Normandía, trece de los cuales se refieren específicamente a los usos y prácticas de las ciudades portuarias. Todo ello ha permitido al autor obtener una ambiciosa perspectiva comparada a partir de algunos de los aspectos analizados: litigios que se derivaron de las imposiciones, la afirmación del poder señorial en la imposición de los gravámenes, la codificación de ciertas prácticas en el marco del señorío, la buena administración o la estrategia financiera de la autoridad señorial.

La dimensión marítimo-portuaria de Lisboa en la estrategia fiscal de la Corona portuguesa es el objeto de estudio de Caterina Rosa. Su trabajo pone de manifiesto cómo la temprana vocación marítima del reino de Portugal, asociada a una vasta red fluvial, explica la estrategia fiscal puesta en marcha por los monarcas portugueses para sacar el máximo beneficio a sus enclaves portuarios, una tendencia que se intensificaría de manera notable a partir de la segunda mitad del siglo XIII. Así, en el marco de la fiscalidad real portuguesa, el aparato fiscal se orientó fundamentalmente a gravar los intercambios comerciales que tenían lugar en las villas y ciudades portuarias, especialmente el tránsito de mercancías y la venta de productos en régimen de monopolio. De especial importancia serían las sisas, que generaban el 50% de los ingresos recaudados en Lisboa y el 17% del total que ingresaba el fisco regio, un dato revelador que pone de manifiesto el papel prioritario que jugaba el puerto de Lisboa en la estrategia fiscal de la Corona portuguesa.

Finalmente, Lorenzo Lage Estrugo, estudia las rentas y derechos del almirantazgo de Castilla a mediados del siglo XV, un periodo que coincide con los grandes conflictos en la Corte castellana que hará que las rentas del almirantazgo pasen a ser gestionadas a manos de terceros. En él, se presta atención a los procesos de arrendamiento y recaudación de las rentas del almirantazgo, cuya jurisdicción abarcaba la práctica totalidad del litoral atlántico del reino de Sevilla, el nombramiento de lugartenientes encargados de la gestión de las rentas –caso de los Álvarez de la Becerra–, la composición de las rentas y elementos jurisdiccionales asociados al cargo, los derechos derivados de la actividad marítima como eran las tasas cobradas en concepto de embarque y desembarque de mercancías, y el quinto real o el derecho de presas, que constituía la fuente de ingresos más importante asociada a las rentas del almirantazgo. En la última parte, se analizan los conflictos generados con algunos poderes regionales, en unos años en los que tuvo lugar un claro proceso de alineación y usurpación de los derechos jurisdiccionales propios del almirantazgo por otros poderes señoriales de la Andalucía Occidental.

En definitiva, esta monografía constituye una referencia obligada para el conocimiento de las políticas y estrategias socioeconómicas que se desarrollaron en las principales villas y ciudades portuarias de la Europa atlántica en los siglos medievales, a partir de unas prácticas que no fueron equiparables, ni en las formas, ni en el tiempo, ni en los lugares donde se aplicaron, de ahí el valor añadido de ésta obra que aborda ámbitos geográficos muy diversos en el marco de la fachada atlántica europea, aportando nuevos conocimientos y abriendo, al mismo tiempo, una línea de investigación altamente prometedora para el futuro.

Amparo Rubio Martínez
Instituto de Estudios Gallegos Padre Sarmiento
amparo.rubio@iegps.csic.es