

ANA MARÍA RIVERA MEDINA (ed), *Ports in the Medieval European Atlantic. Shipping, Transport and Labour*, Woodbridge, Suffolk, Boydell&Brewer, 2021, pp. 222, ISBN 978-1783276158.

Ports in the Medieval European Atlantic..., editado por Ana María Rivera Medina, recoge las contribuciones de dos grupos de investigación dedicados al estudio del mundo marítimo bajomedieval: Castillas y el Mar en la Baja Edad Media, de la Universidad de La Laguna, y La gobernanza de los puertos atlánticos en la Edad Media (GOBPORT), de la Universidad de Cantabria. La obra contiene un prólogo, una introducción general a la problemática, siete capítulos y una conclusión, en donde cada intervención se encuentra a cargo de destacados especialistas. Cabe resaltar que el libro fue publicado por una prestigiosa editorial británica y el hecho de que fuera editado en inglés abre el campo a las discusiones con otros ámbitos académicos, diferentes a los que habitan los investigadores e investigadoras del ámbito español y portugués, pues es conocido por todos el impacto que produce una publicación en dicha lengua al masificar su alcance a lectores de diversos territorios.

En su prólogo, Ana María Rivera Medina destaca el creciente interés que ha despertado en los últimos tiempos el estudio de la dinámica histórica de los espacios portuarios. No obstante, como sugiere la autora, la atención se ha centrado, en su mayor parte, en los enclaves portuarios de mayor envergadura. Es en este punto que podemos destacar el lugar que ocupa esta contribución en el panorama de los estudios de los espacios portuarios medievales. Aquí el acento ha sido colocado en los pequeños enclaves marítimos, la complejidad de las sociedades costeras y las relaciones entre el territorio y el mar. Asimismo, Rivera Medina señala la dificultad de abordar, principalmente por la insuficiencia de fuentes, el análisis de los pequeños puertos periféricos del Atlántico europeo durante la época medieval. Una tarea que los autores de este libro emprenden con solvencia. En la introducción, a cargo de Eduardo Aznar Vallejo, se plantean las causas de la expansión marítima atlántica durante la Edad Media y los cambios que experimentó a lo largo del período, destacando como punto de inflexión los siglos XII y XIII. El autor, presenta las diversas perspectivas de análisis que reúne la obra sobre los elementos geográficos que integran un recorrido que va desde la costa atlántica francesa hasta las primeras civilizaciones atlánticas: como por ejemplo, el influjo del componente espacial en el progreso portuario, las diversas tipologías portuarias y asentamientos intermedios, la influencia de la geografía en la definición de los marcos jurisdiccionales,

los agentes sociales y las cuestiones técnicas y materiales relacionadas a la actividad marítima.

Los estudios de caso se estructuran en un eje de análisis norte-oeste-sur de la península Ibérica. En el primer capítulo, titulado “Defining Jurisdictional Frameworks for Maritime and Coastal Activities: The Example of the Atlantic Ports of the Kingdom of France in the Second Half of the Middle Ages”, Mathias Tranchant analiza los contextos jurisdiccionales de los territorios portuarios franceses de la fachada atlántica entre los siglos XI y XV, por medio del concepto de “*seigneurie rivagière*”. El segundo y tercer capítulo se detienen en el proceso de tratamiento de mercaderías en los puertos del norte del reino de Castilla en el tránsito de la Baja Edad Media a la Modernidad. Ana María Rivera Medina, en su contribución “Basque Stevedoring and Cargo Handling Infrastructures (14th–16th Centuries)”, estudia el marco jurídico, material y humano del sistema de transporte, carga y manipulación de mercancías en los puertos vascos, en los cuales se distinguió una particular estrategia de control y regulación de las actividades portuarias en el marco de las organizaciones mutualistas. Por su parte, María Álvarez Fernández, en el apartado “Port Structures and Cargo Handling in Asturias and Galicia (13th–16th Centuries)”, analiza los puertos del Cantábrico occidental que se destacaron por su sencilla infraestructura y actividad económica pero que, sin embargo, reforzaron los lazos de solidaridad al interior de las comunidades marítimas gallegas y asturianas.

En los capítulos cuatro y cinco la atención se traslada hacia el oeste de la península, a los puertos del norte del reino de Portugal a lo largo del siglo XVI. Amândio J. M. Barros, en su estudio titulado “Slave Trade and Northern Portuguese Seaport Operations in the Sixteenth Century”, analiza la organización del comercio y del trabajo portuario de esclavos en los puertos portugueses de Oporto, Viana y Vila do Conde en la segunda mitad del siglo XVI, ámbitos que han recibido escasa atención por parte de la historiografía. Por su parte, Sara Pinto en su trabajo titulado “Transport and Shipping in the Portuguese Northern Border in the Sixteenth Century” se centra en la actividad portuaria de Caminha, su infraestructura y logística, y las relaciones establecidas con las comunidades fronterizas, demostrando cómo la geomorfología de su costa influyó en los procedimientos logísticos de este puerto en particular.

El análisis de los capítulos sexto y séptimo se desplaza al sur de la península y al noroeste de África. Enrique José Ruiz Pilares, en su capítulo “Anchorage, Infrastructures and Stevedoring in Medieval Atlantic Andalusia”, examina la infraestructura portuaria del litoral atlántico andaluz, subrayando la ausencia de una estructura sólida en los puertos

andaluces hasta mediados del siglo XV. Sin embargo, hacia fines de este siglo, comenzó a invertir en las instalaciones portuarias a causa de la posición estratégica de los puertos atlánticos andaluces en el comercio internacional. En el último capítulo, “Ports and Port Labour in Tenerife during the Transition from the Middle Ages to the Modern Age”, Roberto J. González Zalacain centra su análisis en el proceso de configuración de la red portuaria de la isla de Tenerife tras la conquista e incorporación al reino de Castilla a finales del siglo XV. Su estudio revela que la infraestructura portuaria de esta isla se desarrolló a causa de dos elementos complementarios, como fueron el contexto natural de los enclaves portuarios y la actividad económica desigual de la isla, creando una red permeable en la comercialización de los productos que frustraba los intentos de control y centralización por parte del poder regio.

El cierre de esta obra corresponde a Jesús Ángel Solórzano Telechea, quien escribe las conclusiones bajo el título “The Port Phenomenon of Medieval Atlantic Europe”. Allí plantea la particular imagen que la Edad Media construyó sobre las ciudades portuarias, señalando la complejidad, al caracterizarlas no solo por su infraestructura portuaria, sino también como puntos estratégicos en las redes de tráfico de mercancías y personas. De igual modo, subraya que la historiográfica clásica se ha concentrado en el estudio de los puertos más importantes en el contexto europeo medieval, prestando escasa atención a la configuración portuaria atlántica en los enclaves de diversas escalas de desarrollo. En relación con ello, esta obra ofrece un punto de partida para analizar la compleja configuración portuaria del litoral atlántico de la península Ibérica, destacando la infraestructura, la organización del transporte y el manejo de mercancías y los grupos humanos implicados en esta actividad que impulsó la reactivación económica de Europa en la segunda mitad del siglo XV. La obra no solo tiene relevancia por los estudios de caso que presenta sobre los puertos del litoral atlántico hispánico y su actividad en la Edad media, sino que proporciona importantes y decisivas apreciaciones metodológicas que deberían ser consideradas por quienes se acerquen a esta temática y enfrenten la complejidad de sus fuentes disponibles.

GISELA CORONADO SCHWINDT
Conicet/ UNICEN-UNMdP