

ÍNDICE

<i>Unas palabras introductorias a propósito de la legislación, organización político-institucional y gobernanza en los puertos atlánticos en la Baja Edad Media, Iñaki Bazán Díaz</i>	9
<i>“Las espaldas del mar, de puerto a puerto”. Mecanismos de gobierno y derechos portuarios en la costa noroccidental leonesa (siglos XII-XVI), María Álvarez Fernández.....</i>	17
<i>Transmisión tecnológica y desarrollo portuario en el mundo atlántico medieval, Jesús Ángel Solórzano Telechea y Ana María Rivera Medina</i>	55
<i>Categorías laborales portuarias, productos y “estiba” en un puerto del Cantábrico castellano. San Vicente de la Barquera a finales de la Edad Media, Fernando Martín Pérez</i>	93
<i>Los consulados de castellanos en la Corona de Aragón: un estado de la cuestión, Inazio Conde Mendoza</i>	113
<i>Instituciones del comercio naval atlántico. Las últimas entre las grandes compañías familiares burgalesas, según los registros de averías del puerto de Bilbao (1481-1501), José Damián González Arce.....</i>	133

UNAS PALABRAS INTRODUCTORIAS A PROPÓSITO DE LA LEGISLACIÓN, ORGANIZACIÓN POLÍTICO-INSTITUCIONAL Y GOBERNANZA EN LOS PUERTOS ATLÁNTICOS EN LA BAJA EDAD MEDIA

IÑAKI BAZÁN DÍAZ¹

Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea

Este libro es el resultado de una mesa redonda titulada “Los puertos atlánticos en la Baja Edad Media: legislación, organización política e institucional y gobernanza” y celebrada en el marco del *International Medieval Meeting Lleida* en junio de 2019. En esa mesa se pretendía dar a conocer parte de los resultados del proyecto de investigación “Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional”, financiado por la Agencia Estatal de Investigación y Fondos FEDER (HAR2017-83801-P). Este proyecto es una continuación de otro anterior que incidía sobre el mismo sujeto, los centros portuarios, pero desde otro ángulo, el social: “Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa atlántica en la Baja Edad Media” (HAR20212-31801).

El actual proyecto centra su objetivo en el estudio comparado de la gobernanza de los núcleos portuarios de la Europa atlántica entre 1200 y 1500. Se pretende aprehender, en un contexto internacional y desde una perspectiva comparada, los procesos de adaptación de las formas de gobierno urbano o de gestión política que se transfirieron desde el centro a la periferia portuaria que constituiría la frontera marítima de los distintos reinos europeos. Esas adaptaciones fueron fruto de las constantes modificaciones del contexto portuario que llevarían a constituir un nuevo modelo de gobernanza o de “buen gobierno”.²

1. i.bazan@ehu.eus; ORCID 10: <http://orcid.org/0000-0003-3407-6233>.

2. Jesús Ángel Solórzano Telechea. Beatriz Arízaga Bolumburu (eds.), *La gobernanza de la ciudad europea en la Edad Media*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2011.

El proyecto busca analizar las diferencias en el desarrollo de la gobernanza de la ciudad portuaria medieval frente a la del interior de la que emana en origen el modelo. Pero también hay que analizar las similitudes de la gobernanza entre los centros portuarios de la fachada atlántica europea. Esas similitudes permiten conformar una “civilización portuaria” (modelos institucionales y formas de gobierno), donde cada puerto forma parte de una amplia red que sostiene la navegación de cabotaje y el sistema de economía mercantil regional. La construcción del espacio portuario requiere de la participación del poder y de la interacción de los actores sociales para reconfigurar las relaciones políticas, sociales y económicas, constituyendo un nuevo orden o gobernanza enfocada a responder a las necesidades de desarrollo: infraestructuras, organización de la economía marítima... Son instrumentos encaminados a diseñar políticas públicas en las ciudades portuarias. Una de las formas de análisis y de aproximación a esas políticas públicas que integran un modelo de gobernanza es a través de los “régimenes urbanos” o acuerdos de colaboración entre los agentes sociales, los grupos y las organizaciones para hacer frente a los desafíos socio-económicos, en este caso, de una sociedad portuaria.³

En definitiva, en este libro se abordan varios de los objetivos propuestos en el proyecto de investigación que lo inspira mediante el estudio de diversas cuestiones, como son la reglamentación de la actividad socio-económica portuaria y marítima; el desarrollo de las infraestructuras portuarias; las técnicas que posibilitan la navegación a través del circuito portuario atlántico; las instituciones consulares castellanas y su implantación por el Mediterráneo occidental; o las asociaciones de mercaderes burgaleses y sus relaciones con distintos puertos atlánticos (Bilbao, Brujas, Nantes, La Rochelle, Londres...) para exportar e importar.

Así, María Álvarez Fernández, de la Universidad de Oviedo, se ocupa de los *Mecanismos de gobierno y derechos portuarios en la costa noroccidental leonesa (siglos XII-XVI)*. En este estudio trata de poner en valor el papel desempeñado por las villas portuarias asturianas en el tráfico comercial atlántico, a pesar de que el argumento fundacional fue, principalmente, el de ordenar el espacio y de activar una economía modesta. Para poder abordar esta tarea, la autora se basa, a pesar del laconismo de las fuentes, en diversos instrumentos jurídicos

3. Sobre el particular, entre otros, por ejemplo *vid.* Clarence STONE, “Urban Regimes and The Capacity To Govern: A Political Economy Approach”, *Journal of Urban Affairs*, 15/1, (Abingdon, 1993), p. 1-28; “Looking Back to Look Forward. Reflections on Urban Regime Analysis”, *Urban Affairs Review*, 40/3, (Chicago 2005), p. 309-341; Karen MOSSBERGER, Gerry STOKER, “The Evolution of Urban Regime Theory: The Challenge Conceptualization”, *Urban Affairs Review*, 36/6 (Chicago, 2001), p. 810-835.

reguladores de la actividad portuaria, comercial y pesquera de los siglos XII a XVI. Instrumentos como las cartas puebla concedidas por los monarcas leoneses a partir de finales del siglo XII, como son las de Avilés (desde 1155), Llanes (1225), Luarca (1270) o Castropol (1299). En ellas se establecen los derechos locales sobre el disfrute del mar y la articulación jurídica de las actividades relacionadas con él. Instrumentos superadores del limitado marco jurídico de los fueros, como fueron las ordenanzas municipales de Castropol (1376 y 1381) que regularon la venta de pescado en el puerto, el tráfico nocturno en la ría, la recaudación fiscal...; o de Avilés (fines del XV) que regularon la descarga de sal en el puerto, el arrendamiento de los alfolíes, la descarga y venta de pescado fresco... Instrumentos como las ordenanzas gremiales que permiten indagar en las actividades portuarias y en los oficios relacionados con la mar. Las únicas conservadas son las de los mareantes de Llanes y de Luarca, y en ellas se alude al necesario permiso de estos gremios para embarcarse en naos, pinazas o bajeles; en ellas se diferencia entre la pesca mayor (ballena, besugos...) y menor (sardina, congrio, fanecas, marisco...); se informa sobre los aparejos de las naves, la prohibición de salir a faenar con mala mar... Instrumentos jurídicos para conocer las actividades económicas vinculadas al mar también fueron los numerosos privilegios recibidos por estas villas portuarias asturianas. Privilegios como exenciones fiscales e impositivas sobre el tráfico marítimo, como concesiones de rentas y derechos, o establecimiento de mercados francos... que permiten reconstruir, por ejemplo, el funcionamiento del alfolí de Avilés, el almacén salinero más importante de Asturias. Otros instrumentos fueron las autorizaciones y salvoconductos regios para que pescadores asturianos faenaran en aguas ajenas al reino de Castilla, pero también para que pescadores de otras villas del Cantábrico, como Ladero, Castro Urdiales, Bilbao, Bermeo o Lequeitio hicieran lo propio en aguas asturianas, además de realizar actividades de carga y descarga en sus puertos. Estas autorizaciones fueron una fuente de tensiones y conflictos entre pescadores gallegos y asturianos, de una parte, y cántabros y vascos, de otra, como consecuencia de la presencia de estos últimos en las costas de los primeros. En ocasiones estos conflictos finalizaban con la suscripción de un pacto entre villas para regular la libre explotación marina y la libertad de la práctica comercial. El fraude fiscal, la falsificación de medidas y el robo de mercancías o navíos en la mar por corsarios también generó una importante documentación. Por último, el mantenimiento de la infraestructura portuaria también ha sido un importante nicho documental. En definitiva, todos estos instrumentos jurídicos aportan un conglomerado de fuentes que permiten calibrar mejor la importancia de la actividad económica marinera en las villas asturianas más allá de lo que la historiografía tradicional había considerado.

Por su parte, Jesús Ángel Solórzano, de la Universidad de Cantabria, y Ana María Rivera, de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, se ocupan de la *Transmisión tecnológica y desarrollo portuario en el mundo atlántico medieval*. Como se enuncia en el título, dos son las cuestiones sobre las que se inciden en este estudio: por un lado, la innovación y la tecnológica que se desarrolla en el circuito mercantil del arco atlántico medieval desde una perspectiva comparada; y, por otro, su transmisión. Ese circuito conformaba una “civilización portuaria”, en la que cada hito constituía una unidad necesaria para sostener una navegación de cabotaje y un sistema de economía mercantil regional. Parte de esta innovación y tecnología se encontraba impulsada por las autoridades con objeto de construir o mantener las infraestructuras portuarias para impulsar la economía mercantil y pesquera como parte del discurso político del bien común. En unos casos esas infraestructuras se levantaron como medio para “domesticar” la naturaleza con objeto de hacer frente a problemas de colmatación de los puertos o derivados de catástrofes naturales como el maremoto que en 1134 originó la ensenada de Zwin. Todo ello exigía intervenciones técnicas que permitieran resolver estos problemas, como la construcción de polders. En el caso de Inglaterra o del Golfo de Vizcaya, por ejemplo, un enemigo recurrente fueron los arenales que exigieron construir muros de contención o encauzar estuarios.

Una herramienta clave para ayudar a esa navegación de cabotaje fueron las innovaciones realizadas en los sistemas de señalización para orientar a las embarcaciones y evitar los peligros de malograr la navegación. La señalización de los hitos de navegación o de los pasos peligrosos era de diversa índole: elementos del paisaje (árboles, torres de iglesias...), construcciones de atalayas (costa cantábrica) o de torres-faro (torre de Hércules en La Coruña), avisos mediante hogueras o señales acústicas (campanas, cuernos...), instalación de balizas nocturnas en el área hanseática... Pero los navegantes también disponían de derroteros o guías de rutas, como el *Routier de Pyllotage* (1483), que utilizaban el método de enfilamiento. Como se señala en *Las Partidas* de Alfonso X el Sabio, en ocasiones esas señales, como los fuegos en la costa, más que servir para señalar la ruta adecuada eran utilizados para provocar naufragios que facilitaran saquear las naves.

Fernando Martín Pérez, de la Universidad de Cantabria, es el responsable del capítulo titulado *Categorías laborales portuarias, productos y “estiba” en un puerto del Cantábrico castellano. San Vicente de la Barquera a finales de la Edad Media*. Con este estudio pretende analizar dos cuestiones principalmente. La primera, las labores portuarias, y la segunda, las mercancías que desembarcaban en una villa de la costa atlántica, a través del ejemplo de San Vicente de la

Barquera, fundada por Alfonso VIII en 1210. El trabajo en los muelles estaba organizado, principalmente, a partir de tres cofradías (San Vicente, Santa María y San Andrés); al margen estaban algunos trabajadores de la villa y los foráneos que traían mercancías. El autor reorganiza la exposición de la actividad portuaria en seis ámbitos: la gestión, las tareas del puerto, la pesca, los prácticos de puesto, la venta y la hospitalidad. Curiosamente, en las fuentes documentales la actividad de estiba no se menciona. Fernando Martín Pérez plantea la hipótesis de que fueran los propios marineros quienes descargarán las mercancías que transportaban y por eso no son mencionados los estibadores.

Entre los oficios relacionados con la gestión se encuentran, por ejemplo, el de cogedor bolsero, en manos de la oligarquía local, que se encargaba de recaudar la alcabala, sisa y otras rentas. Pero el oficio más importante era el de preboste, en manos de familias nobles como los Oreña. Las faenas de construcción y mantenimiento del puerto corrían a cargo de albañiles, canteros, carpinteros... La actividad relacionada con la pesca era la que más población ocupaba en la villa de San Vicente de la Barquera. En primer lugar, la pesca propiamente dicha, bien de bajura, con la captura de sardina y jurriel entre mayo y agosto, y congrio durante toda la temporada; o bien de altura, con merluza entre mayo y diciembre, y besugo entre noviembre y abril. En segundo lugar, la comercialización de esa pesca, en la que intervenían mercaderes y transportistas que llevaban los productos al interior de Castilla, como a Dueñas. Y, en tercer lugar, también estaban los carpinteros y herreros que construían pinazas en el barrio de la Ribera. La hospitalidad era la que las cofradías ofrecían a sus miembros en momentos de necesidad.

La segunda parte de esta radiografía de la actividad portuaria de la villa de San Vicente de la Barquera es la relacionada con los productos que eran cargados y descargados, más allá de los pesqueros. Entre esos productos que entraban en el puerto se encontraban el vino, vinagre, aceite, saín, centeno, trigo, sal, fruta..., pero también paños, cuero, orfebrería, madera... En este estudio se realiza una interesante distinción entre productos destinados al mantenimiento de la villa y los que se adquirían en momentos de necesidad y que en las fuentes se denominan “bastimientos”.

Inazio Conde Mendoza, de la Universidad de Cantabria, analiza la cuestión de *Los consulados de castellanos en la Corona de Aragón: un estado de la cuestión*. Se trata de una interesante aportación sobre el nivel de conocimiento de los consulados castellanos creados en diferentes puertos del Mediterráneo occidental a partir de la historiografía, en un recorrido que va desde los años sesenta del siglo xx hasta la actualidad. El autor centra la atención en las investigaciones realizadas por Ferrer i Mallol, Cateura, Szászdi, Hilario Casado,

Ferreira Priegue, Abulafia o González Arce, entre otros. Uno de los principales escollos de los investigadores sobre esta materia ha sido el de las fuentes, ¿dónde localizar referencias documentales sobre la actividad de los cónsules? Principalmente se localiza en la documentación cancilleresca y notarial, en la cual se pueden obtener datos sobre la actividad consular. La historiografía ha ido elaborando el mapa y una cronología, *grosso modo*, de la presencia consular castellana en el Mediterráneo, diferenciando entre consulados propiamente dichos, nación y colonias o asentamientos menores, como Barcelona, Mallorca, Valencia, Marsella, Niza, Génova, Pisa, Florencia o Nápoles. Gracias a las investigaciones realizadas hasta la fecha se puede reconstruir mejor la labor desempeñada por los cónsules para defender los intereses de los vasallos del rey de Castilla que mareaban por aguas del Mediterráneo. Donde no hubiera esta figura, sus atribuciones eran desempeñadas por los consulados del Mar. Entre esas atribuciones se encontraba la judicial, “podades conoscer e conoscares de todos e qualesquier pleytos e causas asy civiles como criminales”, aunque no disponía de cárcel ni de alguaciles. Además de esta actividad jurisdiccional, también supervisaba la equivalencia de los pesos y medidas entre la corona de Castilla y la de Aragón; colaboraba con el cónsul del Mar; prestaba dinero... No obstante, una de las características de esta institución unipersonal, en ocasiones vitalicia y heredable, fue su adaptación a las diversas circunstancias cambiantes; así, poco a poco, además de ocuparse de asuntos marítimos, también fue incorporando los referidos al ámbito comercial.

La documentación permite investigar, en mayor medida, el nombramiento de los cónsules por el rey de Castilla, con sus fórmulas jurídicas, la duración, los salarios, funciones, privilegios... Las vías para acceder al cargo de cónsul, como en el caso de Mallorca, eran tres: a propuesta del propio interesado, de una comunidad o la designación de una persona interina por el lugarteniente de Mallorca hasta que fuera ratificada por el monarca castellano. Tras el nombramiento llegaba la ceremonia de toma de posesión, con juramento y pregón por la ciudad. Entre estos cónsules predominan gentes del Cantábrico a propuesta de los concejos vascos y cántabros.

Por último, José Damián González Arce, de la Universidad de Murcia, se ocupa de las *Instituciones del comercio naval atlántico. Las últimas entre las grandes compañías familiares burgalesas, según los registros de averías del puerto de Bilbao (1481-1501)*. Estos registros de averías o navales de la Universidad de maestros de naos y mercaderes de Bilbao, que a partir de 1511 se transformó en consulado, son una rica fuente que ofrece información sobre los flujos comerciales entre los distintos puertos atlánticos. Las averías eran una tasa que gravaba las mercancías embarcadas, es decir, averías de flete. Sobre el potencial

de esta fuente González Arce ha publicado un estudio de muy reciente aparición: “Los registros de averías del puerto de Bilbao, y otros documentos inéditos, fuentes excepcionales para el estudio del comercio bajomedieval”.⁴ Se podría decir que el estudio que presenta en esta obra colectiva es una continuación del titulado “Las grandes compañías del comercio burgalés de finales del siglo xv, según los registros de averías del puerto de Bilbao (1481-1501)”.⁵ Un comercio internacional que se basó principalmente, en el caso burgalés, en compañías familiares de núcleo restringido y las últimas, correspondientes al periodo de finales del siglo xv, fueron: la familia Castro, Miranda, Quintanadueñas, De la Torre y San Vitores. En el caso de esta última, la historiografía consideraba que se trataba de una familia menor que colaboraba con otros mercaderes. Ahora, gracias al registro de averías, se ha podido constatar que pertenecía al grupo de las grandes compañías comerciales familiares. Por ejemplo, Lope de San Vitores fue, según ese registro de averías, el noveno exportador neto de lana, con 1.065 sacas.

En este estudio se observa qué productos importaban (paños, fustanes, bonetes, cañamazo, cobre...) y exportaban estas familias desde el puerto de Bilbao (lana, hierro...); desde dónde (Inglaterra, Flandes, Bretaña...) y a dónde lo hacían (Flandes, La Rochela, Nantes...); el volumen de producto enviado y recibido (por ejemplo Diego Castro exportó 165 sacas de lana, Pedro de Castro 284 y Alonso de Castro 241); los nombres de sus factores en las distintas plazas comerciales, siendo algunos de ellos miembros de la propia familia (por ejemplo Diego Miranda en La Rochela y Nantes); la constatación de que algunos miembros de estas familias de mercaderes fueron también cónsules de la nación castellana (por ejemplo Pedro Miranda lo fue en Brujas), pero igualmente cónsules del Consulado de Burgos, como Juan de Miranda, padre e hijo. El estudio finaliza con un interesantísimo apéndice en el que se recogen los siguientes datos: nombre del mercader, familia de pertenencia, socios y factores en los cuatro principales enclaves con los que comerciaban (Flandes, La Rochela, Nantes y Londres).

En suma, los resultados que se extraen de los estudios recogidos en esta obra colectiva permiten entender las formas de la vida política, socio-económica y cultural de la periferia de la Europa medieval a través de los centros portuarios del eje atlántico desde la segunda mitad del siglo xii, cuando la colaboración entre los diversos agentes sociales y organizaciones articularon

4. Manuel GARCÍA FERNÁNDEZ, Ángel GALÁN SÁNCHEZ, Rafael G. PEINADO SANTAELLA (eds.), *Las fronteras en la Edad Media hispánica, siglos XIII-XVI*, Universidad de Granada, Universidad de Sevilla, Granada, 2019, p. 541-555.

5. *Intus-Legere Historia*, 14/1 (Santiago de Chile, 2020), p. 249-269.

las primeras formas de gobernanza para hacer frente a sus retos y desafíos, hasta comienzos del siglo XVI, cuando las estructuras del poder monárquico centralizado intervendrían en esas formas gobernanza de las ciudades y villas portuarias.

“LAS ESPALDAS DEL MAR, DE PUERTO A PUERTO”. MECANISMOS DE GOBIERNO Y DERECHOS PORTUARIOS EN LA COSTA NOROCCIDENTAL LEONESA (SIGLOS XII-XVI)

MARÍA ÁLVAREZ FERNÁNDEZ

Universidad de Oviedo

*SECUS LITTUS MARIS. ADVERTENCIAS DE PARTIDA*¹

Cuando en 1206 Alfonso IX de León otorgó el fuero de Benavente a Llanes, aquella pequeña villa era tan sólo una pobre aldea costera cuyo puerto, ubicado entre Ribadesella y Unquera, abrigaba refugio seguro a la población marinera allí asentada, aún discreta y poco pujante. Tres siglos después, en la real provisión de 1523 el rey Carlos I se dirigía ya a una villa pujante y a unos pescadores activos que, en coalición con los gallegos, alargaban sus embarcaciones llevando pescado por el mar de Irlanda y moneda castellana a La Rochela.² El desarrollo urbano y portuario vivido por Llanes entre ambas noticias, la de 1206 y la de 1523, siguió un recorrido muy similar al de otros núcleos de la costa occidental cantábrica, afirmando hace tiempo José Ignacio Ruiz de la Peña Solar, con gran acierto, que este desenvolvimiento

1. Este trabajo se inscribe en las tareas de investigación de los proyectos: “Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional” (HAR2017-83801-P) y de la Red de Excelencia “La Gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XXI” (HAR2016-81812-REDT). Abreviaturas utilizadas: ACO, Archivo de la Catedral de Oviedo; AGS, Archivo General de Simancas; AHN, Archivo Histórico Nacional; AMSP (FSV), Archivo del Monasterio de San Pelayo, Fondo de San Vicente; RAH, Real Academia de la Historia. RGS, Registro General del Sello. El título de este estudio toma en préstamo un verso del precioso poema de Blas de Otero “A la inmensa mayoría. Pido la paz y la palabra” (1955).

2. *El fuero de Llanes*. ed. Miguel CALLEJA PUERTA, Editorial Sueve, Oviedo, 2003. La noticia de 1523, inédita, en AGS, RGS, f. 34.

de la actividad portuaria, comercial y pesquera jugó un importante papel en el conjunto general del área atlántica europea.³

Es generalizado entre los medievalistas un cierto escepticismo a la hora de valorar el protagonismo de las villas portuarias del noroeste peninsular en el tráfico comercial y mercantil atlántico y ello es debido, en gran parte, al laconismo de las fuentes conservadas para los primeros años de su andadura histórica. Como se sabe, la falta de conservación de fondos locales para las villas asturianas de nueva fundación, por ejemplo, impide conocer el capítulo

3. Lejos de ser exhaustivos, deben mencionarse, del autor, los siguientes trabajos: “Notas sobre la actividad comercial en las poblaciones de la costa asturiana (siglos XIII y XIV)”, *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 21/60 (Oviedo, 1967), p. 101-112; con Isabel GONZÁLEZ GARCÍA, “La economía salinera en la Asturias medieval”, *Asturiensia medievalia*, 1 (Oviedo, 1972), p. 11-89; *Las “Polas” asturianas en la Edad Media*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1981; “Aranceles de portazgo en las rutas del comercio astur-leonés a finales de la Edad Media”, *Les Espagnes médiévales: aspects économiques et sociaux: mélanges offerts à Jean Gautier Dalché*, Universidad de Niza, Niza, 1983, p. 349-358; “El desarrollo urbano de la periferia norteña castellano-leonesa en la Edad Media (siglos XII-XIV)”, *Anuario de estudios medievales*, 19 (Barcelona, 1989), p. 169-186; “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII”, *El Fuero de Santander y su época. Actas del Congreso conmemorativo de su VIII centenario*, Diputación de Santander, Santander, 1989, p. 255-292; “La función comercial de las villas nuevas del norte de España en la Edad Media (1150-1300 circa)”, José Luis HERNANDO, Miguel Ángel GARCÍA GUINEA, Pedro Luis HUERTA HUERTA (coords.), *Viajes y viajeros en la España medieval*, Fundación Santa María la Real, Centro de Estudios del Románico, Logroño, 1989, p. 177-192; “Conflictos interlocales por el control de espacios económicos privilegiados: el ejemplo astur-galaico de las pueblas de Ribadeo y Roboredo (1282)”, *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 45/138 (Oviedo, 1991), p. 559-588; “Presencia de los puertos cantábricos en las líneas del comercio atlántico bajomedieval: las relaciones entre Asturias y La Rochelle”, *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, 47/141 (Oviedo, 1993), p. 21-48; “Noticia de Tazones y de otros puertos balleneros de la costa asturiana (siglos XIII-XIV)”, *Medievo hispano: estudios in memoriam del Prof. Derek W. Lomax*, Sociedad Española Estudios Medievales, Madrid, 1995, p. 325-335; “Privilegio de libre comercio por el puerto de la Puebla de Castropol (1386)”, *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, 50/147 (Oviedo, 1996), p. 307-312; “Las villas castellanas de la costa cántabro-atlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo occidental”, *Revista d'història medieval*, 11 (Valencia, 2000), p. 41-66; “El nacimiento de las villas costeras cántabro-atlánticas y su instrumentación jurídica (siglos XII-XIII)”, *El fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión*, Margarita SERNA VALLEJO, Juan BARÓ PAZOS (coords.), Universidad de Cantabria, Santander, 2001, p. 151-168; “El desarrollo urbano de Asturias en la Edad Media”, *El fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero: revisión historiográfica y propuestas de estudio*, Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU (coords.), Asociación de Jóvenes Historiadores de Cantabria, Santander, 2002, p. 349-366; “La atracción del mar en los orígenes de la apertura de la fachada costera galaico-cantábrica al mundo atlántico (1157-1252)”, *Fernando III y su tiempo (1201-1252)*, VIII Congreso de Estudios Medievales, Fundación Sánchez-Albornoz, León, 2003, p. 183-208; “Comercio a escala interregional e internacional. El espacio comercial astur-leonés y su proyección atlántica”, *El comercio en la Edad Media, XVI Semana de Estudios Medievales*, José Ángel GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ignacio DE LA IGLESIA DUARTE, Blas CASADO QUINTANILLA, Francisco Javier GARCÍA TURZA (coords.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2006, p. 39-92; “Funciones y paisajes urbanos de las villas marítimas del norte de España: Avilés (siglos XII-XV)”, *Mercado inmobiliario y paisajes urbanos en el occidente europeo (siglos XI-XV)*, XXXIII Semana de Estudios Medievales, Estella, Gobierno de Navarra, Institución Príncipe de Viana, Pamplona, 2007, p. 691-736; “Le ville nuove del nord della corona di Castiglia (secoli XII-XIV)”, *Studi storici: rivista trimestrale dell'Istituto Gramsci*, 52/1 (Roma, 2011), p. 163-193; “La villa de Avilés en la Edad Media: el movimiento portuario pesquero y mercantil”, Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, María Josefa SANZ FUENTES, Miguel CALLEJA PUERTA (coords.), *Los fueros de Avilés y su época*, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 2012, p. 13-73.

medieval de su historia reduciendo enormemente las posibilidades de estudio. No parece, sin embargo, discutible el papel secundario de las villas portuarias de la fachada noroccidental leonesa en el conjunto general del reino tal y como parecen indicar los instrumentos jurídicos portuarios reguladores de la actividad comercial, mercantil y pesquera conservados para los siglos XII-XVI y cuyo contenido, para el caso asturiano, analizaremos en esta contribución. Si, como parece demostrado, la discreta posición asturiana de sus villas costeras resultó determinante para la escasa participación de la región en los grandes circuitos comerciales, ¿cómo explicar la presencia de mercaderes asturianos en los mercados foráneos —Irlanda, Londres, La Rochelle— o la creación de compañías mercantiles para la pesca del besugo “a mar lontana”? ¿Cómo justificar la vecindad de gentes foráneas en Avilés, Llanes y Villaviciosa? ¿Cómo entender la influencia artística franca, y no castellana, del románico astur?

Como yo misma me he referido en otras ocasiones, las villas costeras fundadas por los monarcas leoneses en el territorio asturiano fueron formaciones urbanas muy discretas y con unas funciones preferentemente ordenadoras del espacio, capaces de reactivar las economías locales dentro de unos límites modestos, pero tremendamente eficaces a pesar de no superar muchas de ellas unos niveles de desarrollo propios de núcleos rurales⁴. De acuerdo con este planteamiento, no sorprende en abolusto la visión que de nuestras costas tuvieron muchos navegantes extranjeros que dejaron testimonio escrito de sus impresiones en bellos itinerarios marítimos, como el que nos regala, a fines del siglo XII, Roger de Howden y que, comenzando en York, bordea la costa este de Inglaterra hasta Dartmouth cruzando el canal hasta Île-de-Batz y continuando hacia el sur.⁵

I. EL MARCO NORMATIVO REGULADOR DEL MAR: LIMITACIONES DE UNA LEGISLACIÓN EMBRIONARIA

Tras un primer escrutinio de las fuentes medievales asturianas editadas, me propongo en esta ocasión clasificar todos los testimonios documenta-

4. Ver, especialmente, mis dos últimas contribuciones, ambas en prensa: María ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, “Donde habita el recuerdo. Villas comerciales y pesqueras en la Asturias medieval”, y “El pulso de la vida urbana en la periferia castellanoleonesa. Ciudades y villas en el NW peninsular”.

5. Ciertamente es, y conviene recordarlo, que la impresión de aquel viajero del siglo XII a propósito de los puertos asturianos no puede ser más negativa. Refiriéndose a Avilés, el más importante núcleo marítimo de la región a mediados del siglo XII, dirá que *non est ibi bonus portus* frente a una costa gallega valorada muy positivamente por el citado autor. Dirá, por ejemplo, de Ribadeo, que *deinde in terra eiusdem regis est portus et burgues bonus qui dicitur Ribadura, et est portus ille bonus et profundus*. Patrick GAUTIER DALCHÉ, *Du Yorkshire a l'Inde. Une géographie urbaine et maritime de la fin du XI^e siècle (Roger de Howden)*, Librairie Droz, Genève, 2005, p. 184.

les conservados relativos a la instrumentación jurídica portuaria entre los siglos XII-XVI, al considerarlo un paso exigible y necesario previo a cualquier intento de sistematización y conocimiento cabal de la realidad marítima asturiana para las épocas medieval y moderna. En este sentido, y salvo error por nuestra parte, el alcance de los estatutos jurídicos relacionados con la actividad marítima y portuaria de los núcleos urbanos asturianos incluye necesariamente dos grandes variantes dentro del derecho local, contando cada una de ellas con múltiples matices jurídicos: por un lado, lo que Font denominó hace ya tiempo la “libertad de actividades económicas”, esto es, la posibilidad de ejercitar ciertas operaciones mercantiles sin las trabas impuestas por la existencia de monopolios y que incluyen, entre otros documentos de derecho, las cartas de franquicia, las exenciones de impuestos sobre la explotación de los bienes del mar y el tráfico marítimo —portazgos, peajes, barcajes, *ribajes*—, la liberación de cargas señoriales en las villas portuarias, la libertad de venta dentro de los límites impuestos por dichos estatutos o la libertad de aprovechamiento y comercialización de los recursos naturales del mar. En segundo lugar, estaría el conjunto de disposiciones o privilegios de protección y seguridad jurídica frente a embargos, robos, incautaciones o exigencias “contra derecho”, factores, todos ellos, decisivos para el desarrollo económico de las villas portuarias.⁶

Si bien nuestro objeto de estudio se inicia con las primeras cartas de población otorgadas por los monarcas leoneses desde fines del XII, es preciso subrayar el hecho de que la actividad portuaria de muchos núcleos costeros asturianos se inició mucho antes: de principios del siglo X son las primeras menciones, por ejemplo, de pesquerías en *territorio Gauzone, prope litus maris, villam que dicitur Candás cum ecclesiis Sancti Felicis et Sancte Eulalie cum omnibus prestationibus et adiunctionibus suis ab omni integritate* y también en Luarca, *secus littus maris*, remontando ambas noticias al año 912.⁷ En el *portus* sobre el que se asentaría después la villa de Ribadesella, existieron también pesquerías fluviales y marítimas y explotaciones destinadas a la obtención de sal desde mediados del siglo XI y ya a partir del siglo XII, las referencias al tráfico salinero y portuario se multiplican en las generosas donaciones que los reyes hacen a los monasterios asturianos, como la de Alfonso VII, el Emperador, en

6. Este primer sondeo documental de los instrumentos jurídicos que articularon el uso y disfrute del mar y las actividades de él derivadas ha permitido, además, reconocer a los actores de aquella geografía jurídica, económica y fiscal. Dejaremos para otro lugar el estudio de la geografía social y humana derivada de aquellas actividades: mercaderes, pescadores, marineros, alfolineros, *gordoneros*, maestros, atalayeros, calafates, *escabecheros* y tantos otros oficios que protagonizaron el día a día de las villas portuarias a fines del Medievo.

7. Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las polas asturianas en la Edad Media. Estudio y diplomático*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1981, p. 104-105.

1147 a las monjas de San Pelayo, a quienes entrega *totius portatici de Gozón*, incluyendo este territorio una dilatada zona del litoral asturiano.⁸

Fueros y cartas de población, células embrionarias de los derechos locales, nos presentan, aunque de manera sencilla y poco descriptiva, una primera imagen del movimiento portuario de los núcleos urbanos asturianos desde mediados del siglo XII. A la cabeza de todas las villas nuevas, sin duda, Avilés, aforada desde 1155 y llamada a jugar un rol protagonista en el conjunto del litoral asturiano no sólo durante la Edad Media.⁹ El *portus et villa qui dicuntur Abilis* —como lo definiría Roger de Howden en el citado periplo— presentaba ya, mediado el siglo XII y a pesar de la negativa visión del diplomático inglés, una activa regulación de su tráfico comercial y mercantil garantizada, entre otros privilegios, a la exención de los impuestos que regulaban sus transacciones por mar concedida por el rey leonés.¹⁰ Habrá que esperar casi un siglo para que otra villa portuaria resultase beneficiaria, en Asturias, de tal exención: el Fuero de Llanes, otorgado a sus pobladores en 1225, introduce entre sus regulaciones que “por fazer bien e merçed a vos los pobladores de la mi villa de Llanes e a todos sus vezinos asy a los que agora son commo a los que serán de aquí adelante, mando que en todos nuestros reynos ningunt vezino de Llanes non de portadgo nin montadgo nin treyntadgo nin peaje nin castellaje”.¹¹

Las referencias al tráfico portuario de las villas nuevas asturianas son, por lo general y en comparación con el resto de los núcleos costeros de la orla cantábrica, tardías, al igual que sus propios documentos fundacionales. Habrán de pasar, de nuevo, unos cuantos años para encontrar nuevos instrumentos jurídicos susceptibles de análisis: así, la regulación del “puerto de la Vallenaición” de Luarca, incluido en la carta de población concedida en 1270 y que permitía a sus vecinos “pescar libremente por la mar e que no den portazgos ni derechos ningunos de lo que pescaren con los sus navíos e sus derechos” autorizándoles igualmente a “que fagan maderas e mercadía de bruesa”.¹² Del mismo año y características bastante similares es la regulación jurídica de

8. *Secus flumen Seliam, per terminos suos antiquos, ex una parte per aqua de Selia et per portum et per sales; piscarias in flumine Selia et in mari, cum officinis salinarium* (Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las polas asturianas...*, p. 104-150).

9. La más reciente y completa aproximación a la historia de la villa y de su puerto en Miguel CALLEJA PUERTA (coord.), *Portus. Una historia del puerto de Avilés*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2015.

10. “Homnes populatores de Abiliés non dent portage ne ribage desde la mar ata León”. María Josefa SANZ FUENTES, José Antonio ÁLVAREZ CASTRILLÓN, Miguel CALLEJA PUERTA, *Colección diplomática del concejo de Avilés en la Edad Media (1155-1498)*, Ayuntamiento de Avilés, Avilés, 2011, p. 67.

11. Miguel CALLEJA PUERTA, *El fuero de Llanes...*, p. 120.

12. Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las polas asturianas...*, p. 330.

la carta puebla de Maliayo, mediante la cual todos los bienes realengos en la villa quedaban “libres y quitos” y se extendía el privilegio de libre comercio a todos los vecinos de la pola.¹³ Referencias, como vemos, genéricas que testimonian la existencia de actividad portuaria y poco más. Ni siquiera las cartas de población más tardías, como la de Castropol (1299) consiguen aumentar significativamente el conocimiento de la actividad económica marítima de dichos enclaves, manteniéndose los habitualmente citados los años anteriores: libre comercialización de pan y sidra, fiscalización de la compraventa en el mercado semanal, persecución de las medidas falsas y exención de portazgo y *ribaje* desde el mar hasta León serán las cláusulas más significativas de la carta foral episcopal castropolense.¹⁴

Un paso más en la instrumentación jurídica de las villas nuevas fue la generalización de las autonomías municipales y la autorregulación concejil, logro que permitió a estos pequeños villazgos superar el marco jurídico foral y articular sus actividades económicas de forma mucho más precisa, y conforme a derecho, a través de ordenanzas municipales. En Asturias, los espléndidos, aunque tardíos, ejemplos de Avilés y Castropol permiten extraer conclusiones de vital importancia para el conocimiento de las actividades económicas desarrolladas en sus puertos. Ya hemos indicado en otras ocasiones que uno de los mejores ejemplos en Asturias de instrumentación jurídica para la regulación de las actividades fluviales y marítimas de época medieval son las ordenanzas de 1376 y 1381 de Castropol, reguladoras de la venta de madera y pescado en el puerto de la villa y en los de La Linera y Tapia, de los delitos relacionados con el tráfico pesquero —el robo de pescado— y de la recaudación fiscal en ventas y pasajes de la ría del Eo.¹⁵ Completando a las de 1376, en 1381 serían añadidos nuevos preceptos legales, como la prohibición del tráfico nocturno en la ría y el intercambio de la mercancía “a escondidas” con el cercano burgo de Ribadeo: “e si esto así pasarse sería gran dapno de la dicha pobla, e sería gran nuestro deservicio por cuanto de los dichos lugares se van a pasan para el burgo de Ribadeo ascondidamente de noche en los barcos e pasajes de cada uno de los dichos logares”.¹⁶

La comercialización de mercancías procedentes de Ribadeo en Castropol, “pan, vino o mantega o otra cosa qualquier para vender”, canalizada en el mercado de la villa asturiana, significó la prohibición de otros lugares de

13. Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las polas asturianas...*, p. 342.

14. Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las polas asturianas...*, p. 365.

15. María ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, *Donde habita el recuerdo...*

16. Edita las ordenanzas concejiles Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las polas asturianas...*, p. 400-410.

venta que debían ser habituales entre la población —otros pequeños puertos como La Linera, San Román o Salinas, dedicado este último a la venta de la madera— quedando establecido “que ningún omne o mujer non sea osado de vender cosa alguna salvo madera en el puerto de La Linera de Donlobún ni en el puerto de San Román, nin pasen para otra parte por el dicho puerto de San Román nin de La Linera para vender las dichas cosas”. La normativa imponía, pues, “que los pescadores de Tapia e de Santa Gadea vengán a vender todo el pescado que tomaren que fuer para vender y lo traigan a la dicha pobla”, con penas de incumplimiento muy estrictas: el pago doblado de la mercancía y “diez días en la cadena”, por la primera vez, “el doblo e diez azotes”, por la segunda y “la pena del arrobador” por la tercera. El mercado franco semanal, ubicado en la plaza “de cabo la iglesia” quedaba franco de todo tributo, “salvo los derechos que pertenecen a nuestro señor el rey, así como alcabalas”, de cuyo recaudo se responsabilizaba “un hombre bueno sin malicia” encargado de dar cuenta de dicha recaudación “a los procuradores de la cerca”.¹⁷ Esta normativa municipal regularía, además, los circuitos comerciales desde el mercado de la villa hacia el interior definiendo las relaciones entre los barqueros y los arrieros y la carga de mercancías desde la villa hacia su hinterland interior.¹⁸

También Avilés disfrutó de un marco regulador específico para el control de las actividades portuarias de la villa, relacionadas todas ellas con el precio de la sal, las medidas de capacidad empleadas en las transacciones y recaudaciones y los fraudes derivados de malas praxis intencionadas. Aunque muy tardías, pues solo se conservan algunos breves estatutos de fines del siglo xv, merecen destacarse aquí los relativos a las medidas de la sal aprobados en 1486, que imponían “la fanega grande de la puente” —el nombre alude al puente de los Pilares, el más próximo al alfolí— para medir el producto ya sellado cargado en los navíos de Juan Banegas, una medida cuya equivalencia sería comprobada por los jueces urbanos —dos fanegas y media de la “pequeña de la tienda”—contrastando los pesos y medidas del producto “aferidas con paniço o millo segund que la aferiron por el pote de Ávila, que está en la arca de conçejo e por aquel se ha de fazer e aferir las otras fanegas grandes que se fezieren de aquí adelante echando en ella çinco potes raydos e mandaron escrevir en este registro”, tal y como indican los acuerdos concejiles conservados en la villa.¹⁹ Sabemos también, gracias a este filón documental, que los

17. Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las polas asturianas...*, p. 400-406.

18. Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las polas asturianas...*, p. 407-410.

19. Covadonga CIENFUEGOS ÁLVAREZ, *Libro de acuerdos del conçejo de Avilés (1479-1492). Estudio y transcripción*, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 1999, p. 95.

arrendatarios de los alfolíes no siempre estuvieron de acuerdo con la verdadera capacidad de la medida “de la puente” acordada por el concejo de la villa de Avilés, protestando en numerosas ocasiones y exigiendo al corregidor que abriesen información al respecto.²⁰ Protestas que se producían también cuando los beneficiarios de las rentas de la sal como, por ejemplo, el monasterio de Valdediós, utilizaban medidas distintas a las aplicadas por las autoridades de Avilés: de 1487 es la protesta de Diego Martínez de Cáceres, procurador de la villa, exigiendo el cumplimiento riguroso de la normativa para garantizar las siete fanegas de sal que correspondían al citado cenobio de cada navío descargado en el puerto.²¹ Un problema serio que venía de tiempo atrás: denuncias de este tipo se documentan ya a principios del siglo XIV: en 1324 Avilés denunciaba a este mismo monasterio por la medida de la sal que utilizaba para beneficiarse de su alfolí: “que si la medida que lles el dicho don abbat e el convento del dicho monesterio lles fezieran concertar per el padrón que ellos dizían per que se conçertaran ata aquí las medidas per que se medió la sal en el alfolí de Abillés e que ellos tienen en el dicho monesterio, si non yera tamanna commo debía, ho el dicho padrón non fora gardado así commo debía e en ella avían de corregir ho de enmendar que a salvo ficás so derecho al dicho conçello de Abillés e a todos los otros conçellos de las villas e de los lugares que se mantenían de la sal del dicho alfolí de Abilles para requerir e demandar so derecho per el rey e allí per hu debiesen”.²² Las discrepancias continuaron en el tiempo, superada incluso la decimosexta centuria: el pleito mantenido en 1524 entre las villas de Villaviciosa y de Avilés por las medidas de la sal no hace sino evidenciar un conflicto de larga y difícil solución.²³

La importancia de la descarga de sal en el puerto de Avilés generó una instrumentación jurídica *ad hoc* directamente relacionada con la minuciosidad de la propia acción: el producto se registraba justo en el momento de la descarga desde los navíos ante la atenta mirada de un juez, un regidor y un escribano. Es bastante plausible pensar que la inspección del producto se realizase sobre un tablero de madera donde se colocaría para ser medida. La supervisión del control, como indica la ordenanza municipal, se haría bajo la atenta mirada del escribano concejil, encargado de asentar y anotar “las fane-

20. Es lo que sucede en 1483 y 1484 tras las denuncias presentadas por Pedro de Venegas: AGS, RGS, 29-I-1485, f. 76.

21. Covadonga CIENFUEGOS ÁLVAREZ, *Libro de acuerdos...*, p. 144.

22. María Josefa SANZ FUENTES, *Colección diplomática del concejo...*, p. 304.

23. Recoge el testimonio en el que los vecinos de Villaviciosa suplican autorización para imponer un reparto de diez mil maravedíes, para el gasto del pleito mantenido con Avilés “sobre la medida de la sal”, Juan URÍA RÍU, *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Biblioteca Popular Asturiana, Oviedo, 1979, p. 344.



Esta publicación ha sido financiada por el Ministerio de Ciencia e Innovación / Fondos FEDER / Agencia nacional de Investigación con cargo al proyecto I+D “Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional” (Referencia HAR2017-83801-P), adscrito a la Universidad de Cantabria.

© de los artículos: suss autors, 2021
© de esta edición: Pagès Editors, S L, 2021
Sant Salvador, 8 - 25005 Lleida
www.pageseditors.cat
editorial@pageseditors.cat
Primera edició: ??? de 2021
ISBN: 978-84-1303-???-?
DL L: ???-2021
Impreso en Arts Gràfiques Bobalà, S L

Printed in Spain

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, <www.cedro.org>) si necesita fotocopiar, escanear o hacer copias digitales de algún fragmento de esta obra.