

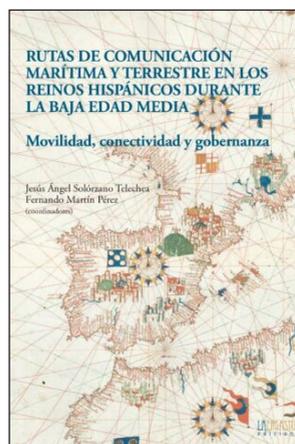
Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez (coords.)
Rutas de Comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza
 La ergástula ediciones, Madrid, 2020, 432 págs.



Raúl Ruiz Álvarez (Universidad de Granada /
 Centro de Estudios Históricos del Valle de Lecrín y La Alpujarra)

Caminos, ríos y mares; puertos, posadas, villas y ciudades; barcos, carretas y animales de tiro y carga; mercancías, intercambios, ideas... Transportistas y viajeros configurarán a lo largo de los tiempos rutas de comunicación marítimas y terrestres condicionadas por un número indeterminado de circunstancias (vientos, mareas, montañas, barrancos, escalas, ferias, relaciones de poder, impuestos...). Esta lucha contra el espacio y el control del territorio para poder realizar intercambios determinará las economías, las sociedades y las culturas.

Coordinado por los profesores del departamento de Ciencias Históricas de la Universidad de Cantabria, Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez, la obra que comentamos reúne quince trabajos unidos por un mismo hilo: las rutas de comunicación en los reinos hispánicos. Como se indica en la «Introducción» (págs. 9-13), firmada por Solórzano Telechea, este es uno 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» (HAR2017-83801-P). Señala que el objetivo del libro es «analizar las relaciones entre gobernanza, movilidad y conectividad entre ciudades, personas, mercancías e ideas, así como las vías materiales utilizadas» (pág. 9). Nos propone analizar los inicios de la *Globalización* o *Mundialización* con una perspectiva de tiempo que sitúa en el inicio del siglo XIII; idea que, como cita, introdujo a final de la década de los 80 Felipe Fernández Armesto, justificándola en los profundos cambios socioeconómicos y técnicos que se produjeron. Además, invita a pensar sobre el papel de la Península Ibérica en los orígenes de lo que denomina como *Primera Globalización*, concepto caleidoscópico que viene usándose por los historiadores y economistas —desde quienes defienden que no podemos hablar



de globalización hasta el descubrimiento de América, hasta quienes apuntan que tuvo lugar entre 1870 y 1914 con la expansión del comercio internacional, de las finanzas y de las migraciones—. En sí mismo, el concepto plantea un debate teórico de máximo interés que, aunque no se desarrolla, subyace a lo largo de las páginas del libro.

Podemos destacar tres aspectos generales de la obra: la extensa y bien seleccionada bibliografía a pie de página que resulta de gran utilidad para el estudio de las comunicaciones en la Baja Edad Media; el estado de la cuestión que introducen la mayoría de autores, y la crítica a los diferentes problemas, documentación y métodos planteados en los últimos años; y el uso de fuentes de archivo que, a través de cartas de fletamento, manifestaciones de extranjeros, libros contables de mercaderes, pleitos, registros de averías, protocolos notariales, manifiestos, repartimientos de cuadrillas por mortuorios, etc., nos permiten recorrer numerosos centros que atesoran conocimiento (Archivo General de Simancas, Archivo Histórico Nacional, Archivo General de la Corona de Aragón, Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Archivo del Reino de Valencia, Archivo de la Diputación de Zaragoza, Archivos Municipales, etc.).

En este sentido, es justo subrayar su carácter instructivo para el conocimiento de las comunicaciones en la Península Ibérica en la Baja Edad Media, tanto por los espacios de análisis escogidos, como por la cantidad de realidades que recoge. El resultado es una obra homogénea capaz de tejer un extenso y diverso territorio, una amplia cronología y diferentes problemáticas e hipótesis de trabajo.

Es un texto bien organizado en dos grandes secciones. La primera cuenta con diez aportaciones dedicadas a las rutas de transporte, el comercio y las comunicaciones. Cinco trabajos abordan el transporte terrestre y sus infraestructuras. María Asenjo González dedica su capítulo a las «Implicaciones urbanas en el mantenimiento y mejora de vías terrestres en el eje Toledo-Burgos a fines del siglo xv» (págs. 17-37), implicaciones en las que intervienen desigualmente tanto los poderes locales como el Consejo Real, pasando por iniciativas privadas como la construcción de puentes. Esto condicionará las vías de comunicación atendiendo a intereses determinados especialmente por la atracción económica de las ciudades y por el comercio. El tema que aborda Máximo Diago Hernando («Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Edad Media») (págs. 39-57), centra su problemática en el transporte terrestre y en quienes realizan la actividad, deteniéndose, aunque no exclusivamente, en los carreteros de la comarca de Pinares de Burgos-Soria y los arrieros yagüenses. A través de un detallado estado de la cuestión, plantea y analiza problemas tan substanciales como la pluriactividad de quienes transportan y como consecuencia, la profesionalidad de los mismos. Centrado en las relaciones comerciales de la Corona de Aragón y de sus espacios fronterizos, Germán Navarro Espinach («El comercio en los espacios interiores de la Corona de Aragón: rutas y hombres de negocios en el siglo xv») (págs. 119-134); indaga en los registros de actos comunes para justificar la relación entre el comercio terrestre y las rutas marítimas, y reivindica la función económica de Zaragoza como cuarto vértice del rombo Barcelona, Mallorca y Valencia, con la advertencia de que estamos ante un espacio complejo y diverso. Las rutas que conectaban Castilla y Portugal en época medieval son el objeto del capítulo de Covadonga Valdaliso Casanova. Con el título «Rutas que conectaban reinos. Fronteras y comunicaciones entre Portugal y Castilla en la Edad Media» (págs. 191-216), se apoya en literatura de viajes, repertorios de caminos o relaciones topográficas, para estudiar algunos intercambios entre estos territorios y de sus condicionantes. Finalmente, Miguel José López-Guadalupe Pallarés se ocupa de las relaciones entre las ciudades y villas de realengo y

de señorío en su capítulo «Reyes, Señores y Concejos. Colaboración y concurrencia en las vías de comunicación de la Extremadura castellano-leonesa (siglo xv)» (págs. 217-241); basándose en las relaciones de poder vinculadas a las rutas comerciales y ganaderas, y en los derechos de tránsito.

Las rutas atlánticas aparecen de la mano de José Damián González Arce, en su trabajo «Rutas y flujos comerciales del sistema portuario Portugalete-Bilbao en la primera década del siglo xvi», (págs. 59-93), en el que analiza extractos notariales de manifestaciones y pregones de fletes de los puertos de la ría de Nervión, lo que le permite apuntar los destinos, rutas y mercancías de las embarcaciones que surcaron el Atlántico Norte. Juan Manuel Bello León se ocupa de los intercambios en el Atlántico Medio en su capítulo titulado «Los archipiélagos del atlántico medio en la apertura de las rutas comerciales castellanas (finales del xv y primeras décadas del xvi). Protagonistas y resultados» (págs. 95-117); basándose en cartas de fletamento y en una extensa bibliografía, estudia las rutas comerciales entre los archipiélagos, el norte de África y el sur de Europa, atendiendo a los productos, la compraventa de esclavos y los mercaderes y transportistas. El trabajo de Daniel Ríos Toledano («Comercio, puertos y rutas marítimas en Andalucía a finales de la Edad Media. Estado de la cuestión y perspectivas», págs. 243-257) incide en las dinámicas comerciales que se producen en los puertos andaluces.

El otro gran espacio de análisis es el Mediterráneo. El capítulo de Raúl González Arévalo, con el título «En el Mediterráneo Atlántico: Andalucía y las marinas italianas en la ruta de poniente (siglo xv)» (págs. 161-189), responde a la conveniencia de ocuparse del papel de los puertos del Reino de Granada y Andalucía en las escalas de las rutas comerciales italianas hacia el Atlántico, ya fuese a través de navegación institucional o privada. Por su parte, David Igual Luis, se encarga del análisis de las conexiones del este peninsular («De las rutas del Mediterráneo: naves y operadores económicos del siglo xv entre la Corona de Aragón e Italia», págs. 135-160); el autor subraya el dinamismo y el estímulo que supusieron los tráficos italianos de los espacios de Cataluña, Mallorca y Valencia, e incide en las dinámicas de exportación e importación de este último y el impacto que tuvieron en la ciudad.

El segundo bloque lo constituyen cinco trabajos en los que se abordan cuestiones sobre las rutas y los espacios de vida y de muerte, concentrando los estudios en el Cantábrico. De la vida a bordo de las embarcaciones que transitaron por el Atlántico Norte, habla en el suyo, Ana María Rivera Medina («Vivir a bordo: necesidades y vicisitudes de los navegantes medievales», págs. 262-287), en el que se analizan ordenamientos de instituciones públicas y privadas, pleitos, fletamentos y cartas, para discernir entre el riesgo y la fortuna de quienes surcaron los mares, desde la preparación del viaje (reclutamientos, avituallamientos, armamentos y cargamentos) hasta las vicisitudes y el día a día de la travesía. El capítulo de María Álvarez Fernández («‘Donde habita el recuerdo’. Villas comerciales y pesqueras en la Asturias medieval», págs. 289-319), se ocupa de las dinámicas locales que se generan en los núcleos urbanos costeros en la cornisa cantábrica, pormenorizando en el nacimiento del villazgo de Castropol. Siguiendo este enfoque del análisis micro, Iago Irijoa Cortés se encarga en un extenso capítulo, de los «Contingentes Cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la baja edad media: el caso de la Bahía Pasaia» (págs. 321-385), en el que se sirve de la toponimia, la onomástica y la lectura de documentos como por ejemplo pleitos civiles para estudiar la sociedad pasaitaria entre finales del siglo xv y principios del siglo xvi, concluyendo que la ocupación fue más allá de los contingentes demográficos vascos y gascones. Un tanto diferente es el trabajo de Jesús A. de Inés Serrano, «La inseguridad en los caminos terrestres de Asturias de Santillana en el

primer tercio del siglo xv» (págs. 387-409); con la particularidad de la merindad menor de este espacio, que configuró la realidad de los caminos, el autor aborda algunos aspectos de la relación entre el binomio camino-inseguridad como el control de las vías como elemento de estabilización territorial o la simbología de la justicia violenta. Enrique Gutiérrez Cuenca se ocupa de los «Cementerios medievales en las villas de la costa de Cantabria. Evidencias arqueológicas y testimonios escritos» (págs. 411-429). En este trabajo realiza un recorrido por la documentación de espacios funerarios desde el siglo v al xv, mostrando las diferencias entre las villas y el mundo rural de su entorno, siendo este último más dinámico y voluble.

Finalmente, uno de los coordinadores del libro, Martín Pérez, presenta las «Conclusiones» (págs. 431-432), entre las que destaca la variedad de temas tratados, así como de espacios, afirmando que el atractivo de este compendio de trabajos es el estudio de «la construcción, articulación, legislación, uso y aprovechamiento de las rutas y los espacios [...] que condensan la realidad viaria de la península en la Baja Edad Media» (pág. 432).

En efecto, estamos ante una obra colectiva muy atractiva, que está destinada a ser una referencia sobre las comunicaciones en la Baja Edad Media, tema necesitado de trabajos territoriales a pesar de su interés. Quizá la falta de fuentes o la dificultad de su tratamiento hayan desanimado a quienes investigan, pero no hay duda que los autores de este libro han logrado articular un trabajo sobre las rutas terrestres y marítimas que muestra la importancia de las comunicaciones peninsulares, con foco en el comercio y en quienes intervinieron en el proceso. Otros aspectos como la articulación de vías, la legislación, el riesgo, la contabilidad, las relaciones institucionales, las dinámicas poblacionales en los núcleos influidos por estas rutas o la vida cotidiana de quienes transportaban están también presentes, no en vano el *ir* y *venir* tejía y teje una compleja maraña de relaciones de toda índole, al tiempo que influye en la construcción sociocultural. En definitiva, el libro brinda una visión de conjunto sobre las comunicaciones en la Baja Edad Media que abre numerosas posibilidades para continuar desarrollando estas líneas de investigación.

