

JORDÀ FERNÁNDEZ, Antoni. Colección «Saturnino Bellido», *El derecho portuario en la historia: (de los orígenes a la codificación)* 1.^aed. Tarragona: Autoritat Portuària de Tarragona, 2008. 317 pp. ISBN 978-84-9675-421-8.

I. El Centro de Estudios Marítimos y de Actividades del Puerto de Tarragona (CEMAPT), interesado en la proyección del Puerto y en la creación de vínculos socio-culturales entre la institución portuaria y la ciudad, viene manifestando desde hace tiempo una particular sensibilidad por recuperar y dar a conocer la historia de los puertos y, en especial, la referida al puerto tarraconense. Para el desarrollo de esta iniciativa ha propiciado, en las dos últimas décadas, la organización y puesta a disposición de los investigadores de los fondos del Archivo del Puerto de Tarragona, la creación del Museo del Puerto y la institucionalización de su Servicio de Publicaciones.

Precisamente, el libro del profesor Antoni Jordà Fernández forma parte de una de las nuevas líneas editoriales puestas en marcha por el CEMAPT a partir de la creación del Servicio de Publicaciones. La edición de este tercer volumen supone la consolidación de la colección «Saturnino Bellido»¹.

II. Desde un punto de vista externo, nos encontramos ante una obra con un cuidado diseño, impresa en color y con cubierta rústica también en color². El texto se ilustra con reproducciones de imágenes tomadas de distintas ediciones del *Libro del Consulado del Mar*; de obras clásicas como son, entre otras, las *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* de Antoni de Capmany y *Les lois maritimes* de Pardessus; y de documentos y piezas depositadas en el Museo Marítimo de Barcelona y en el Archivo del Puerto de Tarragona.

III. La nueva publicación de Antoni Jordà Fernández, Catedrático de Historia del Derecho, de la Universidad Rovira i Virgili de Tarragona, gira en torno al estudio del derecho portuario en la historia, desde sus orígenes más remotos en la Antigüedad hasta la Codificación liberal en el siglo XIX. Un tema al que, al menos en algunos de sus aspectos, el autor ya se había aproximado con ocasión de la publicación de trabajos anteriores en torno a la protección del medio ambiente en los puertos³; la normativa portuaria de la Corona de Aragón entre los siglos XII y XVI⁴; y los conflictos planteados con el poder señorial por el control del puerto de Salou⁵.

¹ La colección constituye un homenaje a Saturnino Bellido, quien fuera ingeniero y director del Puerto de Tarragona a finales del siglo XIX y primer cronista de la historia del puerto.

La serie dio comienzo con la publicación de un estudio acerca del origen y el nacimiento de los barrios del puerto y siguió con el segundo volumen sobre la historia de los astilleros tarraconense entre 1918 y 1998.

² La errata de impresión en el índice en la colocación y numeración de algunos apartados no desmerece la cuidada impresión de la obra en su conjunto.

³ JORDÀ FERNÁNDEZ, Antoni. 2004. «La protección del medio ambiente en los puertos: la limpieza de puertos (siglos XVIII–XXI)», *Revista Aranzadi de Derecho Ambiental*, 5: 247-259.

⁴ JORDÀ FERNÁNDEZ, Antoni. 2005. «Normas de Derecho portuario en la Corona de Aragón (siglos XII–XVI)». En NARBONA VIZCAÍNO, Rafael (coord.). *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII–XVI. VII Centenari de la Sentència Arbitral de Torrellas. 1304–2004. XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. València, 2004, 9-14 setembre*. II. Valencia: Universitat de València. Pp. 1427-1438.

⁵ JORDÀ FERNÁNDEZ, Antoni, y Joan M. PUJALS. 1983. *Les lluites pel port de Salou: enfrontament singular entre el progrés econòmic i els drets senyorials*. Tarragona: Institut d'Estudis Tarraconenses Ramón Berenguer IV.

El trabajo, organizado en seis partes, responde a una estructura compleja en la que se combinan elementos cronológicos y materiales. La obra arranca del mundo jurídico romano y desemboca en las últimas décadas del siglo XIX momento en que toma cuerpo, en sus rasgos fundamentales, el vigente sistema portuario español.

IV. El autor destina la primera parte de la exposición, de carácter introductorio, a justificar la elaboración del trabajo y a dar cuenta al lector de las fuentes y bibliografía manejadas para la elaboración del estudio, así como de la metodología utilizada.

En la obra de Antoni Jordà el estudio del régimen jurídico de los puertos se desdobra en un triple objetivo. De un lado, en el análisis de las fuentes y de la tipología normativa del derecho portuario. En este ámbito se ocupa del análisis de la legislación portuaria entendida como el modo de creación de las normas jurídicas aplicables a la actividad portuaria. El planteamiento le permite tratar de la capacidad normativa de los municipios, de las corporaciones profesionales y del Estado en esta materia. De otro, en el contenido sustantivo del derecho portuario a lo largo de los siglos. Tal enfoque se concreta en el estudio de la creación, organización y funcionamiento de los puertos. Y, por último, en la verificación de la aplicación práctica de las normas del derecho portuario.

Las fuentes a partir de las cuales el autor fundamenta la investigación son, principalmente, normas impresas y fuentes doctrinales. En relación a las primeras, en la parte final de la obra incluye la relación de las ediciones manejadas de cada uno de los textos jurídicos, a la que sigue la indicación de algunas de las fuentes citadas en detalle en la exposición. Y en lo que toca a la bibliografía consultada, española y extranjera, cabe referir que la presenta organizada por siglos, iniciando la relación en el XVI. La bibliografía más reciente, la publicada en los siglos XX y XXI, se ofrece unida en un mismo bloque.

V. En la segunda parte de la exposición, Antoni Jordà aborda la realidad y el régimen jurídico de los puertos en la Antigüedad. Fundamentalmente en el Derecho romano en el que los puertos se conceptúan como cosas públicas, motivo por el cual su defensa y protección corresponde al Emperador, quien puede establecer restricciones para el acceso a los entornos portuarios.

Al final de esta parte incluye unas páginas en las que refiere la evolución de la materia portuaria en los derechos europeos altomedievales. Una transformación que desemboca, ya en la baja edad media, en la incorporación de los puertos, como regalías, de igual modo que las aguas, los bosques, las minas y las salinas, a la categoría de los bienes de la Corona, una vez que desaparece el concepto de cosas comunes y se generaliza la división de las cosas públicas en dos categorías: patrimonio de los municipios y patrimonio de la Corona. La nueva configuración de los puertos en modo alguno impide su explotación por los particulares, siempre que medie la oportuna autorización de la Corona, lo que garantiza, al tiempo, importantes ingresos a la Hacienda.

VI. En el apartado tercero, las preocupaciones de Antoni Jordà se centran en la situación de los puertos y en su régimen jurídico en el contexto de los reinos hispánicos bajomedievales. En su desarrollo, tras la exposición de las previsiones contenidas sobre la materia en los textos jurídicos más importantes de la época (*Fuero Juzgo*, *Partidas*, *Usatges*, *Ordenanza de la Ribera de Barcelona*, *Costums de Tortosa*, *Furs de València* y *Rôles d'Oléron*), el autor plantea la realidad práctica de los puertos en las costas del litoral cantábrico y mediterráneo, en épocas de paz, pero también en los períodos de guerra. Lo que supone, en realidad, el análisis de la aplicación cotidiana del derecho portuario previsto en los textos jurídicos mencionados, en el *Libro del Consulado del Mar*, en los textos del derecho local (fueros y cartas de población y franquicia) y en los derechos corporativos de las instituciones gremiales vinculadas con la actividad marítima.

Esta parte de la exposición finaliza con el estudio de los aspectos jurisdiccionales y fiscales relativos a los puertos peninsulares, así atlánticos como mediterráneos. En relación a la

jurisdicción, el autor aborda la cuestión de los conflictos suscitados por su ejercicio sobre los espacios portuarios, una vez que concurren sobre los puertos los intereses de la Monarquía, los consulados y las villas, entre otras instituciones. Y en el ámbito de la fiscalidad, Antoni Jordà se ocupa de las competencias de la Monarquía en relación a la percepción de determinados gravámenes por el uso de las instalaciones portuarias y por el tráfico mercantil generado en los puertos.

VII. Una vez establecida la realidad jurídica de los puertos en los siglos bajomedievales, en los que las estructuras portuarias dependen en varios aspectos de las corporaciones locales y/o gremiales, la exposición avanza en el análisis de los puertos y de su régimen jurídico en la modernidad. Desde una perspectiva jurídica, en este período se producen dos novedades fundamentales. De un lado, el cambio de la actitud que las Monarquías europeas, incluida la Monarquía Hispánica, habían mantenido hasta entonces ante la realidad portuaria, lo que desemboca en un mayor control de los puertos por parte del Estado. En consecuencia, en la intensificación de la intervención administrativa estatal en ellos a partir del momento en que los reyes toman conciencia de la importancia que los espacios portuarios pueden tener para el desarrollo de la economía y el fortalecimiento del poder real.

Y, de otro, el crecimiento del interés que los juristas europeos muestran hacia los puertos y el estudio de su régimen jurídico. De entre los autores de los siglos XVI, XVII y XVIII que se preocuparon del derecho portuario cabe mencionar a Johann Locken, Stypmanni y Cornelius van Bynkershoek. No obstante, Antoni Jordà se ocupa del pensamiento de otros muchos.

El cambio de actitud que manifiesta la Monarquía Hispánica por los espacios portuarios se percibe desde los inicios del siglo XVI, coincidiendo con los descubrimientos ultramarinos y se mantiene en las dos centurias siguientes, prolongándose en el siglo XIX, al tiempo que se crea el Ministerio de Fomento, más tarde de Obras Públicas, cuando se establecen las Juntas de Obras de Puertos y se elabora y promulga la Ley de Puertos de 1880. La constatación de esta realidad justifica que Antoni Jordà reserve una misma parte de la exposición, la cuarta, a tratar de tal evolución bajo el Antiguo Régimen y a partir del momento en que se implanta en España el Estado liberal.

VIII. El quinto apartado de la monografía se organiza en torno al análisis de la disputa doctrinal que se plantea en época moderna en toda Europa acerca de la realidad portuaria. Un debate que coincide con el cambio de postura que las Monarquías europeas mantienen respecto de los puertos.

En el conjunto de la obra este capítulo es, probablemente, el más novedoso y también el que habrá exigido un mayor esfuerzo al autor.

En el siglo XVI los puertos se convirtieron en instrumentos de poder en manos de las distintas monarquías europeas una vez que sus titulares constataron que el dominio de los puertos les permitía ejercer la jurisdicción sobre el espacio terrestre de los puertos, pero también sobre el mar territorial próximo. Y en este nuevo planteamiento los juristas, en particular los más próximos a las diferentes Cortes, desplegaron todos sus conocimientos y construyeron las argumentaciones jurídicas necesarias para defender los derechos de sus respectivos monarcas y los intereses de sus naciones de origen sobre los puertos y las zonas marítimas contiguas a éstos frente a las pretensiones de los otros reinos.

En la exposición del capítulo, Antoni Jordà da cuenta, en primer lugar, del esfuerzo realizado por Loccenius, Stypmann y Reccius, entre otros autores, para ofrecer una nueva definición de puerto. A continuación se ocupa del tratamiento que la doctrina proporcionó a los espacios portuarios una vez que los puertos se consideraron objeto de la jurisdicción real. En la tercera parte del capítulo, el autor refiere la evolución doctrinal que permitió la configuración de la realidad portuaria como una regalía de la Coro-

na. Y, finalmente, se ocupa de la incidencia que el debate, planteado inicialmente entre Grocio y Selden, acerca de la libertad de los mares tuvo sobre nueva realidad portuaria.

IX. La exposición se cierra con una última parte en la que el autor da cuenta de los cambios que la Codificación introdujo en el régimen legal de los puertos. En este ámbito, el análisis que efectúa Antoni Jordà parte de la Ordenanza de la marina francesa de 1681, de las Ordenanzas de Bilbao de 1737 y de las Ordenanzas de la Armada española de 1748, que enlaza con la posterior regulación de la materia portuaria contenida en los Códigos franceses de 1804 y 1807 y finaliza con la exposición del régimen jurídico de los puertos previsto en los Códigos de comercio españoles de 1829 y 1885 y en el Código civil de 1888-1889.

X. La publicación del trabajo de Antoni Jordà cumple dos cometidos esenciales. De una parte, el autor ha cubierto la importante laguna que existía en la historiografía jurídica española como consecuencia de la escasa atención que se ha prestado en nuestro país a las instituciones mercantiles y, en particular, a los puertos desde el ámbito de la Historia del derecho. Y, de otra, ha sentado las bases que permitirán, a partir de lo expuesto en la obra, la elaboración de nuevos trabajos que hagan posible el avance en el conocimiento de la realidad portuaria desde la perspectiva histórico-jurídica. Y ello es así porque el autor propone, a lo largo de la exposición, múltiples cuestiones y problemas que pueden inaugurar nuevas líneas de investigación sobre el tema. Sería de desear que el propio Antoni Jordà y otros historiadores del derecho continuaran ocupándose del derecho portuario tomando como ineludible punto de partida la obra objeto de este comentario.

MARGARITA SERNA VALLEJO

***Libro de Ordenanzas de la villa de Castro Urdiales (1519-1572).* Baró Pazos, Juan; Galván Rivero, Carmen (eds.) Santander: Universidad de Cantabria, Servicio de Publicaciones, 2006. 2 vol. [1]. Introducción, transcripción del facsímil (297 pp.) [2]. Facsímil (288 pp.). ISBN 84-810-2435-X (o.c.). ISBN 84-810-2434-1, (vol.1)**

Las ordenanzas locales o municipales son una fuente jurídica de gran importancia para el conocimiento adecuado de la organización y funcionamiento de los municipios. En los siglos finales de la Edad Media y a lo largo de la Edad Moderna, las ciudades y villas se dotan de normas jurídicas escritas que expresan y manifiestan de forma pública, como dice el profesor Juan Baró, «...la capacidad de dictar sus propias normas para el gobierno interior del regimiento». Estas normas recogen, por lo general, prácticas y costumbres antiguas que se venían reiterando en su aplicación y cumplimiento por parte de los vecinos y autoridades locales. Sin embargo, de los primeros fueros y cartas de población originarias fue necesario dar un salto cualitativo importante para actualizar e incluso ampliar las normas de gobierno y administración existentes desde los orígenes de la formación de los municipios.

La casuística es muy variada, pero con el paso de los siglos fue necesario realizar una doble labor: por un lado, revisar y recopilar dichas prácticas, actualizándolas si era necesario; por otro, la creciente ingerencia e interferencia de la autoridad real obligó a delimitar con más precisión cuál debía ser el contenido de las ordenanzas, separando lo que quedaba en manos de los municipios y lo que era asumido por los oficiales reales.

El estudio de las ordenanzas municipales puede realizarse desde diversos puntos de vista. Desde la perspectiva de la Historia del Derecho no han sido muchos los autores