

García Hurtado, Manuel Reyes (ed.), *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna*, A Coruña, Universidade da Coruña, 2019, 398 págs. ISBN: 9788497497503.

Debemos estar de enhorabuena, pues la historiografía marítima gallega goza de buena salud. Desde el clásico estudio de Antonio Meijide Pardo, *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII* (1971), se ha avanzado mucho en este océano de la historia, con excelentes trabajos sobre los puertos gallegos y su mundo, largos de enumerar aquí. Las universidades de Santiago de Compostela y La Coruña no sólo han liderado proyectos de investigación, sino también han promovido obras colectivas sobre historia marítima y naval española, donde hemos participado historiadores con diferentes perspectivas. Son los volúmenes coordinados por Manuel Reyes García Hurtado, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos* (2012) y *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan* (2020); y del propio Manuel Reyes García Hurtado y Ofelia Rey Castelao, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)* (2016).

El libro que ahora presentamos es otro hito en esta exploración científica del pasado ibérico, donde se amplía el horizonte marino de Galicia, para estudiar ejemplos de Portugal y Asturias. Se siguen superando así los límites regionales y las fronteras nacionales, que, por otra parte, nunca fueron obstáculos para las relaciones entre distintas comunidades marítimas. La perspectiva internacional está presente, con los trabajos de dos autores portugueses y un francés. Los estudios abarcan los siglos XV al XIX.

La obra se vertebra en varios ejes de análisis de estos puertos y ciudades portuarias: navegación, guerra en el mar, comercio, infraestructuras, instituciones marítimas, sociabilidad y religiosidad.

La cartografía y las rutas de navegación en la costa noroccidental ibérica, estudiadas por Olivier Chaline, nos hablan de la importancia estratégica de los cabos Finis-terre y Ortegal en la navegación oceánica, escenarios de numerosos combates navales, así como la importancia del conocimiento sobre posibles fondeaderos y accesos a los puertos gallegos. Su utilidad iba más allá de lo puramente económico, pues se trataba de una información muy válida en tiempos de guerra, para realizar el corso o el bloqueo portuario.

Los conflictos bélicos poseen una doble faz: perjuicios para estas comunidades marítimas a causa de la actividad enemiga; y grandes oportunidades de negocio a través del corsarismo. Este “corso de frontera” es bien estudiado por Jorge Martins Ribeiro, donde incluso nos muestra ciertas complicidades entre enemigos aparentes. Este fenómeno es también evidente en el Cantábrico, tal y como nos indica Marta García Garralón en su artículo. La necesidad de materias estratégicas para el arsenal de Ferrol está en el trasfondo de la creación de un consulado en Gdansk en 1752,

analizado por Pablo de la Fuente de Pablo, en un intento de acceder directamente al suministro de madera del Báltico, un objetivo recurrente de la corona española durante toda la centuria.

Esto nos lleva al apartado del comercio de la sal, que cuenta con los estudios de Inês Amorim y Paz Romero Portilla. En ellos se muestran los vínculos estrechos entre Galicia y el norte de Portugal, ya desde la Baja Edad Media. Ambos espacios costeros supieron sacar partido tanto del cabotaje como de su aventajada situación en las rutas mercantiles que unían el sur de la península ibérica y los mercados de Francia, Inglaterra y Flandes. Aprovechando la disponibilidad de fletes, se intercambiaban manufacturas y maderas del norte por sal, pescado y vino; y la preciada sal portuguesa para la salazón gallega por pescado, cueros y otros productos. En este sentido, el análisis del contrabando español del siglo XVII por Tomás A. Mantecón nos ilustra muy bien sobre los entresijos sociales y culturales de esta actividad, aplicable a la frontera galaico-portuguesa.

La acción del Estado se manifiesta en estos trabajos. Marta García Garralón estudia las capitánías de puerto en el norte español durante el siglo XVIII, como poderoso instrumento de control de la actividad marítima, así como los conflictos de jurisdicción que generó durante el proceso de consolidación institucional. La ciudad portuaria de La Coruña experimenta su expansión en el siglo XIII, tras ser designada lugar de realengo y dotada de una serie de privilegios, como nos cuenta Paz Romero Portilla. En el caso de los puertos asturianos durante el siglo XVIII —que analiza Manuel Reyes García Hurtado—, el desinterés de la corona por mejorar sus infraestructuras constituyó siempre un factor de retraso, pese a las quejas del propio Jovellanos en 1795. La Secretaría de Marina mostró interés en fortificarlos, pero los resultados no fueron los esperados. Afortunadamente, la geografía costera de Asturias fue su mejor defensa. En este contexto administrativo, las reivindicaciones del gremio de mar de la villa de Porto de Son durante los siglos XVII y XVIII, estudiadas por José Manuel Vázquez Lijó, son ilustrativas de esta lucha por obtener las infraestructuras e instituciones necesarias para su actividad, como un muelle, una feria o un almacén de sal.

El paisaje de la costa gallega se siembra de santuarios y ermitas, que sacralizan el espacio entre distintas comunidades, que nos hablan de un relato popular y al mismo tiempo de un discurso justificativo de las élites eclesiásticas y civiles. De todo ello trata el trabajo de Anxo Rodríguez Lemos sobre las devociones de las gentes de mar, a caballo entre la historia y la antropología. El ceremonial público de la Venerable Orden Tercera en La Coruña de los tiempos modernos, analizado por Pablo Vázquez Bello, nos desvela, entre otras cosas, el entramado social de una ciudad portuaria, de su morfología: la Ciudad Alta que contrasta con el barrio de la Pescadería, residencia de marineros y comerciantes, donde abundan los extranjeros. Lo mismo ocurre con el estudio de Ofelia Rey Castelao sobre el padrinazgo y la onomástica en el mismo barrio portuario, donde describe aquel método de anclaje social de aquellos forasteros transeúntes, que sirven en los Correos Marítimos o en las unidades militares acantonadas en su población.

Hay un trabajo que se aparta de esta visión marítima para explorar el trasiego de comunicación e información oficial en el interior del territorio gallego durante los siglos XVIII y XIX, a través del sistema de “veredas”. Sería interesante estudiar los sistemas empleados en los puertos y ciudades portuarias del noroeste ibérico, a la luz de esta metodología; caso de la información naval, a través de los cónsules extranje-

ros, la correspondencia mercantil y militar, los buques neutrales, las instituciones eclesiásticas, los viajeros y peregrinos.

En definitiva, se trata de una obra colectiva que contribuye extraordinariamente a ampliar el panorama de nuestros conocimientos sobre el mundo portuario ibérico.

Agustín Guimerá
Instituto de Historia – Centro de Ciencias Humanas y Sociales
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
agustin.guimera@cchs.csic.es