

GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (ed.): *Soltando amarras: La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna*, Universidad de Coruña, 2019, 398 páginas. ISBN: 9788497497503.

Pocas corrientes historiográficas han experimentado cambios tan bruscos como lo ha hecho la historia marítima a nivel internacional. En las últimas décadas, esta ha entablado relación con las tendencias principales de la historiografía modernista, estableciéndose en parámetros no solamente eruditos y de vanaglorias patrióticas y militares, sino construyendo narrativas históricas que toman en consideración supuestos teóricos con los que entablar varios debates, al respecto de la modernidad, las conexiones, los límites de la legalidad y la formulación de normativas y legislaciones a nivel europeo. Uno de los focos de atención más evidentes es, quizás, la consideración de la historia marítima como historia global (M. Fusaro y A. Polónia, *Maritime History as Global History*, Liverpool, Liverpool University Press, 2010), contribuyendo a tejer relaciones que escapan de los contextos nacionales, locales o regionales, para abrir ventanas –o puertos– a la conexiones y transformaciones que se canalizaron por medio de las vías marítimas.

Al calor de esta renovación, los estudios de historia marítima hispánicos no han quedado rezagados en dar impulso a investigaciones en torno a estas reflexiones, aunque, como en otras muchas andaduras, siguen capitaneados por parte de una historiografía anglosajona muy renovada y, sobre todo, más financiada por un interés británico que subraya su sistema imperial marítimo. Por lo que se refiere a su plasmación entre los estudios hispánicos el libro del profesor Manuel-Reyes García Hurtado, *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna*, representa el compromiso creciente de los historiadores españoles por situar esta línea de estudios entre los circuitos académicos y los debates de la historiografía internacional. Con tal fin se ha elaborado este volumen coral compuesto por trece estudios que ofrecen una historia de largo recorrido, desde el siglo XV al siglo XIX, con sólidos conocimientos derivados de estudios de caso que ubican al lector frente a la costa noroeste de la Península Ibérica –aunque también hay estudios sobre otras latitudes– y su macro región económica, conectando el Cantábrico desde Danzing, en Polonia, a Aveiro, en Portugal.

En esta obra el lector puede discernir sobre los puertos como estructuras con carácter administrativo y gestión particular, pero también como “espacios estratégicos claves en la vertebración de las áreas marítimas” (p. 126), de sus zonas de identidad y de sus dinámicas urbanas, al igual que analizarlos como espacios porosos y con límites frágiles. Sus fronteras se traspasaron –a veces lícita y a veces ilícitamente– debido a la formación de engranajes transnacionales que vertebraron las actuaciones de agentes de la monarquía –como los cónsules y militares–, y de extranjeros, como los genoveses o franceses, implicados en transportar productos clave para la economía atlántica: la sal, los metales preciosos, el bacalao o la madera para la construcción naval, son algunos de los productos que se nos presentan Paz Romero Portilla, Inés Amorim, Pablo de la Fuente o Tomás Mantecón. Este último autor describe en su aportación una idea en relación a la conformación de las redes humanas que posibilitaron los intercambios y la transformación legislativa y urbana, que sirve y vertebró el resto de los estudios: “la obtención de intereses desiguales en los diferentes contextos y coyunturas conformaban complejas redes que no eran percibidas en su totalidad ni siquiera por los protagonistas del tráfico en cada uno de sus niveles y escalas, pero en cada segmento debían ser eficaces, y eso tejía toda una maraña de obligaciones y lealtades personales” (p.122). Precisamente, este libro se encarga de iluminar esas conexiones difíciles de percibir, tanto en lo social, en lo cultural, como en lo material, y los autores lo consiguen debido a sus considerables pesquisas documentales, a caballo entre los archivos estatales y los locales. Así lo atestiguan figuras como los corsos y contrabandistas que actuaron entre Cádiz, Portugal y Galicia (en los trabajos de Mantecón y Ribeiro), y de igual modo lo ejemplifican figuras como el Capitán de Puerto (en

el trabajo de García Garralón) que se muestra a finales del siglo XVIII como fruto del desarrollo entre la experiencia de los hombres del mar y la vertebración de nuevos marcos legislativos, administrativos e institucionales que convergieron en los espacios portuarios en respuesta al crecimiento y la petición de seguridad de estos enclaves estratégicos.

En efecto, la relación entre la práctica de los agentes portuarios, los cambios legislativos y la transformación institucional se podría considerar uno de los fundamentos organizativos de esta obra. Como explica Pablo de la Fuente, el origen del consulado español en Gdansk, autorizado por Fernando VI en 1752 y al margen de la Secretaría de Marina, fue fruto de la experiencia anterior de Luis Perrot y sus enmarañados contactos, que terminó por desarrollar unas redes comerciales densas que, pese al éxito del proyecto demostrado en los registros portuarios del Sund, no consiguió arrebatar el transporte de mercancías en manos de holandeses y de otros importantes transportistas. De esta forma se pueden observar las reivindicaciones de los gremios del mar en algunos puertos para “dominar” la geografía, intentar modernizar los enclaves pesqueros y dinamizar la economía con el apoyo necesario de la Corona, unas consideraciones que no siempre concluían con beneficios para los hábiles marineros como explican José Manuel Vázquez Lijó y Manuel-Reyes García Hurtado. Como saca a la luz este último, en boca de Jovellanos, “¿cuántas provincias marítimas, y al mismo tiempo industriosas, carecen, por falta de un buen puerto, de beneficios de la navegación y de todos los bienes dependientes de ella?” (p. 249), en relación con el nefasto estado de los puertos asturianos a finales del siglo XVIII y las reclamaciones de infraestructuras necesarias. Algunos estudios siguen el uso de metodologías cuantitativas para establecer el impacto demográfico de las migraciones y las relaciones entre locales y extranjeros, así como el tráfico de información (como lo consideran Benedito Sánchez, Rey Castelao, Castro Táboas). No obstante, de esta obra cabe subrayar el interés por explorar nuevos campos de la historia marítima ejemplificados en las aportaciones de historia de la religiosidad, más centradas en este caso en la liturgia, la devoción y la implantación del espíritu contrareformista en los puertos noratánticos. Siendo así el ensayo de Rodríguez Lemos el que se centra en los santuarios de Galicia mostrando las fuertes raíces locales de las devociones, pero con importantes influencias externas, llegadas desde los puertos que conectaron el proceso de la “recristianización” de la región, la construcción de templos y las devociones entre los entornos regionales y las conexiones a media distancia. Por su parte, Pablo Vázquez Bello, dilucida cómo en el contexto contrareformista, la espiritualización del espacio físico barroco tuvo un importante relieve en las urbes marítimas –más abiertas a las corrientes ortodoxas– enraizando instituciones como la Venerable Orden Tercera. Aquí se abre la posibilidad de seguir explorando estas nuevas líneas de investigación y introducirlas en los debates de la actualizada historia cultural y de la cultura material.

El grupo de ensayos que aún este libro representan un amplio abanico de temáticas de investigación, basados en casos específicos y, en muchas ocasiones, en fuentes de archivos locales y regionales, no tan visitados por los historiadores, que invitan al lector a sumergirse en la historia cantábrica occidental, apoyados por mapas y estudios cartográficos que ayudan a situarse en el contexto geográfico (como el trabajo de Chaline). García Hurtado ha conseguido el objetivo propuesto en la introducción de este, vincular a investigadores internacionales con el objetivo de ampliar las miradas de la historia marítima española, en uno de los espacios geográficos en los que tradición y regionalización tuvieron más tensiones respecto a la centralización del Estado y a la internacionalización de la economía. En definitiva, esta obra ofrece la posibilidad de relacionar notablemente a los hombres del mar con sus contextos portuarios locales, las transformaciones legislativas, demográficas e institucionales, así como se da a conocer la complejidad de sus redes translocales y transnacionales.

JOSEP SAN RUPERTO ALBERT