
García Hurtado, Manuel-Reyes (ed.), *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna*, A Coruña, Universidade da Coruña, 2019, 398p. ISBN: 978-84-9749-750-3. 20€ 

Introducción (*Manuel-Reyes García Hurtado*). L'Espagne du Nord-Ouest vue de la mer (XVI^e-XIX^e siècle) (*Olivier Chaline*). La sal, elemento dinamizador de la ciudad y puerto de Coruña en la Edad Media (*Paz Romero Portilla*). O comércio do sal de Aveiro na configuração de relações transfronteiriças do noroeste peninsular Ibérico (1692-1714) (*Inés Amorim*). Obligaciones y lealtades contrapuestas en la España del siglo XVII: oficiales del rey, agentes de contrabando de moneda y metales preciosos (*Tomás A. Mantecón*). Dinámicas portuarias y marítimas: Capitanías de puerto en el norte peninsular español del siglo XVIII (*Marta García Garralón*). El origen del consulado de Gdansk (1752) y la provisión de madera de construcción naval al arsenal de Ferrol (*Pablo de la Fuente de Pablo*). El reivindicativo gremio de mar de Porto do Son como agente de desarrollo económico, siglos XVII-XVIII (*José Manuel Vázquez Lijó*). Piedra sobre roca. Las poblaciones portuarias asturianas en el siglo XVIII entre proyectos y el Atlántico (*Manuel-Reyes García Hurtado*). El curso gallego en el norte de Portugal a inicios del siglo XIX (*Jorge Martins Ribeiro*). La devoción de las gentes del mar en los santuarios de Galicia (*Anxo Rodríguez Lemos*). Mar ciudad y devoción. El ceremonial público de la Venerable Orden Tercera de A Coruña en la Edad Moderna (*Pablo Vázquez Bello*). «Que se despachen veredas»: El método de veredas como estructura de comunicación-información territorial en Galicia (siglos XVIII-XIX) (*Álvaro Benedicto Pérez Sancho*). Padrinazgo y onomástica en los sectores castrenses de una ciudad portuaria: A Coruña a fines del Antiguo Régimen (*Ofelia Rey Castelao - Iago Castro Táboas*).

La historia marítima española hasta hace pocas décadas era un campo poco cultivado. Los únicos que manifestaron un interés tenaz por su estudio fueron fundamentalmente miembros de la Armada. Pese a la indudable capacidad que estos manifestaron, sus intereses abarcaron espacios relacionados con lo militar, dejando de lado otros horizontes temáticos igualmente interesantes como la historia de las mentalidades, la historia cultural o la historia social. Este libro pretende ser un firme paso adelante en el desarrollo y renovación de la historia marítima y lo hace con trece trabajos realizados por investigadores de cuatro países centrados en aspectos muy diversos de la costa noratlántica de la península ibérica, especialmente de Galicia.

Este volumen se inicia con una aproximación a la costa noroccidental de España desde la perspectiva extranjera, especialmente francesa. El estudio, a cargo de Olivier Chaline, nos muestra la importancia fundamental de los cabos de Ortegal y Finisterre en los portulanos y derroteros que se difunden en Francia, Holanda e Inglaterra. Estos documentos consignaban qué puertos y fondeadores eran buenos o cuáles eran los lugares donde se recomendaba echar el amarre solo en caso de necesidad. Esta información se asentaba en un conocimiento práctico que se transmitía tradicionalmente de forma oral y servía para los navegantes que no podían tocar tierra, es decir, para las flotas de guerra aliadas o enemigas. Para ilustrar ambas situaciones Chaline aporta, por un lado, la espera



Universidad
de Navarra

FACULTAD DE
FILOSOFÍA
Y LETRAS

DEPARTAMENTO DE
HISTORIA DEL ARTE
Y GEOGRAFÍA

RECENSIONES

del almirante D'Orvilliers cerca de las islas Sisargas en 1779 para reunirse con la flota española y, por otro lado, la travesía de la fragata británica Clyde en 1800.

A continuación, se suceden dos capítulos dedicados a uno de los bienes fundamentales para el desarrollo de la industria pesquera: la sal. Paz Romero Portilla nos introduce en la Edad Media para mostrar los orígenes del monopolio real sobre la sal y las salinas y sus consecuencias en la Edad Moderna. Parte del caso particular de la ciudad de A Coruña, donde los privilegios sobre la sal concedidos al puerto y a la ciudad le procuraron una gran especialización en el comercio de pescado. Además, la sal dinamizó el comercio de otros productos como vinos y paños con Inglaterra, Francia y Portugal, siendo uno de los puertos más importantes de la época en la corona de Castilla. Parte de la sal que se usaba en Galicia provenía de las salinas locales y otra parte se importaba de Bretaña, pero el lugar de procedencia más importante y fundamental era Portugal, particularmente del puerto de Aveiro. Este comercio duró siglos e Inês Amorim se ocupa en su capítulo de un período particularmente interesante y convulso, el tiempo transcurrido entre 1692 y 1714, es decir de los últimos años del siglo XVII hasta el fin de la Guerra de Sucesión española. Este conflicto sacudió los cimientos de una relación transfronteriza antiquísima. En el mercado comercial de Aveiro la sal era el elemento predominante, con lo que se hubo de adaptar a las circunstancias, exportando más hacia el norte y apareciendo entonces comerciantes neutrales: los genoveses. La investigación de Amorim se apoya en unos excelentes gráficos y anexos que ilustran las fluctuaciones del comercio y la importancia de la sal en este.

En los puertos de la Edad Moderna no solo tuvieron lugar intercambios legales como el comercio de la sal; aquellos también fueron el escenario del peligroso, pero lucrativo negocio del contrabando. La saca de moneda y metales preciosos fue una de las principales actividades fraudulentas de la época, como nos da a conocer Tomás Mantecón Movellán. Este analiza en su capítulo las culturas urbanas que se dedican tanto al contrabando como a su persecución, resaltando cómo en numerosas ocasiones los individuos dedicados a una y otra tarea coinciden. Mantecón presenta tres casos en su estudio. El primero corresponde a una agrupación de mercaderes genoveses que contrabandean moneda, plata y otros géneros en Cartagena durante una década. Seguidamente nos lleva a Sevilla donde alrededor de 1630 Juan Suárez, un antiguo alguacil del almirantazgo, era el hombre clave de una red corrupta que se encargaba de introducir y sacar de la ciudad mercancías fraudulentas. Por último, Mantecón nos expone cómo el tráfico terrestre a manos de los arrieros podía ser también una forma de pasar oro y plata a Portugal de manera ilegal. El ejemplo concreto es la ciudad de Aracena, desde la cual se había establecido una red de arrieros contrabandistas. El jefe de la banda sobornaba a un aduanero, presa de la fragilidad económica propia del cargo. Así pues, queda demostrado que el orden legal frecuentemente era alterado por aquellos mismos que debían defenderlo.

Otra institución de gran relevancia en las áreas portuarias fueron las capitánías de puerto creadas en el siglo XVIII. Estas figuras supusieron un notable avance en la concreción de una autoridad que pudiera hacer frente a la pluralidad jurisdiccional que envolvía a los puertos españoles. La costa norte de la península fue un banco de pruebas para la institución y para diversas disposiciones legislativas, como señala Marta García Garralón, de la mano de la secretaría de Marina.

RECENSIONES

También se ubica en el siglo XVIII el estudio a cargo de Pablo de la Fuente de Pablo sobre el origen del consulado español en la ciudad de Gdansk, entonces Danzig, abierto en 1752. Fue el empecinamiento del diplomático Luis Perrot el que ocasionó la apertura de este consulado en la antigua ciudad hanseática. De este puerto partían en esa época numerosos navíos cargados de madera destinada a la construcción naval en Cádiz y Ferrol. Perrot, con experiencia anterior en la zona, propuso expandir el comercio con el Báltico, lo que llevaría a un crecimiento de la marina mercante, que a su vez aumentaría el número de matriculados disponibles para la Armada. Era un plan ambicioso y suponía desplazar a los holandeses, que eran quienes llevaban los fletes, y trabar una buena relación con los productores locales. Aquello terminó siendo una quimera y aunque la labor del diplomático no es desdeñable, los frutos no fueron tan cuantiosos como esperaba. Es remarcable que la investigación revela que la mayoría de madera no fue a parar a Cádiz, como se creía anteriormente, sino a los astilleros de Ferrol.

En el plano de la historia administrativa nos encontramos con dos investigaciones, una dedicada al gremio de mar de Porto do Son y otra dedicada a la costa asturiana. José Manuel Vázquez Lijó se sumerge en la multitud de pleitos en los que se embarcó el gremio de mareantes durante los siglos XVII y XVIII. A lo largo de los años la gente de mar litigó entre otras cosas para conseguir una feria, un alfolí y un muelle. Los resultados fueron desiguales, pero eso no desanimó al gremio que reivindicó sus peticiones como potenciadores del desarrollo local. Por su parte, Manuel-Reyes García Hurtado se centra, por una parte, en las desventuras administrativas de dos puertos asturianos, cuyo interés primordial es más económico y local que estratégico, y, por otra parte, en el interés de la secretaría de Marina por la defensa de la costa asturiana. Tanto Cudillero como Lastres empiezan en la primera mitad del XVIII a litigar para conseguir la limpieza y el mejoramiento de los respectivos puertos. El detallado análisis de la documentación evidencia que las resoluciones adoptadas no tuvieron resultados prácticos; lo mismo pasó con la defensa de la costa, pues, aunque se mandaron cañones a Gijón, estos no se distribuyeron. La defensa de la costa quedó encomendada durante siglos a su difícil geografía y a su tempestuoso mar.

Al igual que con el capítulo de Mantecón dedicado al contrabando, Jorge Martins Ribeiro nos acerca a otro apasionante mundo: el corso gallego entre 1805 y 1807, justo antes de la Guerra de Independencia Española. El corso hispano se aventuraba principalmente a la costa norte de Portugal, puesto que acercarse al canal de la Mancha suponía un gran riesgo debido a la continua vigilancia de la *Royal Navy*. Además, estos corsarios, que atacaban a barcos ingleses, contaron con la ayuda y complicidad de la población local portuguesa de la región de Miño, espoleados por la oportunidad de participar de unos beneficios que de otra manera monopolizaría la ciudad de Oporto y animados por la solidaridad secular de una población separada por la política, pero unida por la lengua y las actividades de contrabando.

Para hacer frente a los peligros que traía el mar, las poblaciones de la costa desarrollaron una intensa devoción religiosa como se puede comprobar en los dos capítulos que siguen. El estudio de Anxo Rodríguez Lemos pone el acento en la costa, advirtiendo que es un espacio sacralizado con numerosas ermitas y santuarios, pero, al contrario de lo que pueda parecer, la popularidad de que disfrutaban no es inmutable. Tras el Concilio



Universidad
de Navarra

FAULTAD DE
FILOSOFIA
Y LETRAS

DEPARTAMENTO DE
HISTORIA
HISTORIA DEL ARTE
Y GEOGRAFIA

RECENSIONES

de Trento este tipo de religiosidad se revitaliza; los diferentes cultos y advocaciones marianas van ganando o perdiendo fama según las modas del momento. Milagros, exvotos e historias piadosas configuran la preponderancia de uno u otro santuario en el universo simbólico del barroco. Por su parte, Pablo Vázquez Bello analiza el desarrollo de la Venerable Orden Tercera de San Francisco en la ciudad de A Coruña durante la Edad Moderna. La espiritualidad barroca se centra en apelar a las emociones, en conmover, buscando un patetismo que fije las doctrinas católicas en el pueblo. La Venerable Orden Tercera se extendió por toda Galicia, monopolizando las ceremonias públicas y procesiones en las pequeñas poblaciones y gozando de un gran protagonismo en las que se realizaron en las de mayor tamaño. En A Coruña los terciarios vieron incrementada la importancia de sus miembros que iba unida a la progresiva relevancia institucional de que goza la ciudad en todo el siglo XVIII.

El método de veredas, que hunde sus raíces en el Medievo, fue el sistema de circulación de la información en la Galicia de la Edad Moderna. Álvaro Benedicto Pérez Sancho analiza en el penúltimo capítulo de manera detallada el desarrollo de las veredas y sus intentos de sustitución por otros métodos que no llegaron a fructificar hasta el advenimiento del régimen liberal en el siglo XIX. Concluye el volumen con un estudio de los grupos sociales con fuero militar en A Coruña durante el siglo XVIII y XIX a cargo de Ofelia Rey Castelao junto con Iago Castro Táboas. Esta investigación toma por objeto el padrinazgo y onomástica en las familias tanto de los miembros de los Correos Marítimos como de los soldados acantonados en la ciudad. Estos grupos se distinguen del resto de la población por el fuero a que estaban sujetos, por su habitual condición de foráneos y por la fugacidad de su estancia en la ciudad. Así pues, este estudio analiza las conexiones que se establecieron con la población local y hasta qué punto esta población flotante arraigaba en la ciudad.

En suma, la lectura de este libro contribuye a que el investigador y el profano se adentren en una buena muestra de las posibilidades aún por explorar que ofrece la historia marítima. La variedad de los objetos de estudio permite comprender el mosaico de enfoques que hay que tener en cuenta para hacerse cargo de la realidad que vivieron las costas y sus poblaciones durante la Edad Moderna.

Manuel Reyes García Hurtado es profesor titular de Historia Moderna en la Universidade da Coruña. Sus líneas de investigación están particularmente relacionadas con el mar y sus gentes, siendo estas la Historia Marítima, la Historia de la Armada y la Historia de la Guerra. Es autor de *Soldados sin historia. Los prisioneros de guerra en España y Francia a finales del Antiguo Régimen* (2011) y editor de *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)* (2016) (junto con Ofelia Rey Castelao) y de *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan* (2020).

Jesús Dorado Blanco
Universidad de Navarra