

la Castilla Bajomedieval, invita a recorrer la historia del reloj en la península, su entrada y posterior desarrollo hasta principios del siglo XVI y los actores sociales que se desarrollan en torno de él.

El último capítulo del libro, a cargo de Martín Ríos Saloma, nos acerca a una visión de la Edad Media desde una perspectiva atlántica a través de un tema en particular: la legitimación de la guerra de conquista. En esta ocasión, el autor invita a rastrear los modelos y estructuras de la conquista de América en los tiempos medievales a la vez que propone problematizar determinados conceptos e interpretaciones históricas.

La revisión de cada uno de los apartados nos permite reafirmar nuestra idea inicial: *Hacer Historia desde el Medievalismo* es, ante todo, un ejercicio de reflexión sobre el presente de la disciplina. Una reflexión que se caracteriza por un amplio conocimiento del derrotero historiográfico de cada uno de los temas abordados que ha permitido, a su vez, un análisis de las diversas herramientas metodológicas utilizadas. Así, cada uno de los estudios en particular y el libro en su conjunto logra establece diálogo crítico, pero a la vez abierto, con otras ciencias, aportando nuevas perspectivas de análisis que completan y complejizan el conocimiento histórico.

Lucía Beraldi
Universidad del Salvador
GIEM / EuropAmerica
<http://orcid.org/0000-0002-3950-1166>
lube_lu89@hotmail.com

MANUEL-REYES GARCÍA HURTADO, OFELIA REY CASTELAO (eds.), *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*, Universidad de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, 2016, 572 p. ISBN: 978-84-16533-87-9.

En los últimos años han aparecido en España no pocos estudios acerca del fenómeno fronterizo en la Edad Moderna, período de una relevancia capital por cuanto los estados europeos tratarán con más vigor que nunca definir, administrar y controlar sus dominios a partir de sus fronteras exteriores. Como es obvio, no todas ellas se trazaron en tierra, pues muchos de los perfiles administrativos de los espacios políticos fueron diseñados por el mar. Con todo, todavía en estos casos las fronteras tuvieron igualmente un componente terrestre evidente, pues fue desde aquí desde donde se ejecutó el control que no se podía coordinar desde el agua. De esta manera, los puertos y las ciudades portuarias se convirtieron en el gozne de un sistema complejo y, desde 1492, vasto.

Ese binomio desde el cual se concibe el libro que reseñamos es precisamente el que aparece en su título, *Fronteras de agua*, aunque su objeto de estudio excede con mucho el puramente administrativo. La obra, editada en colaboración por las universidades de Santiago de Compostela y de A Coruña y bajo la dirección de Manuel-Reyes García Hurtado y de Ofelia Rey Castelao, cuenta con 34 estudios de investigadores pertenecientes a 23 universidades diferentes, entre ellas 7 españolas, 5 brasileñas, 4 francesas, 3 portuguesas, y cuatro más entre Italia, Canadá, Argentina y México, con la participación además de otros centros punteros de investigación. El carácter internacional de este compendio es, pues, innegable; pero además se ve reforzado por el hecho de que los estudios atienden no sólo al caso peninsular español, sino también a sus territorios insulares, como las Islas Canarias, a Portugal y sus islas atlánticas, y a los dominios americanos de estas dos potencias marítimas, así como a otros puertos atlánticos no ibéricos que van desde Nantes a Dakar, pasando por Burdeos o Bayona.

En esta misma línea, la cronología y los enfoques son igualmente diversos: los estudios abarcan desde finales del medievo hasta la actualidad y, en cuanto a los temas de investigación, los bloques se refieren a la propia infraestructura de los puertos y de sus ciudades, al gobierno y a la administración de dichos espacios, a los administrados que allí residen y, finalmente, a las culturas y a las prácticas culturales particulares que allí se conformaron.

Con respecto al primero de los bloques temáticos, Lourdes Márquez Carmona y Carlos Alonso Villalobos (181-196) se encargan de presentar el sistema portuario de la bahía de Cádiz en la época moderna a través de la cartografía histórica, de manera semejante a lo que Alfredo Vigo Trasancos hace para el caso de los puertos gallegos entre 1598-1640 (197-218) y Manuel-Reyes García Hurtado para el puerto de La Habana en el siglo XVIII (359-392), a partir de este último de la información producida por ingenieros militares. Por su parte, José Damião Rodrigues y Ana Caterina Garcia presentan los puertos de las islas de la Macaronesia portuguesa entre los siglos XVI y XVIII (219-240), si bien las fuentes documentales utilizadas aquí se centran en los libros de viajes de los europeos del momento. La infraestructura urbana, su mantenimiento y su ordenación reciben también el interés de algunos capítulos, como el que Aude Labrit dedica a las intervenciones urbanas diseñadas en el Burdeos del setecientos para paliar los riesgos sanitarios (347-358) o el que Rita de Cássia brinda a la modernización de Salvador de Bahía a comienzos del siglo XX (499-514). Los dos capítulos que cierran el libro reflexionan sobre los problemas espaciales de estas ciudades portuarias a partir del paisaje que produjeron y de los conflictos medioambientales que generaron; se trata, respectivamente, del trabajo de Ana Schmidt para el área de Bilbao (547-558) y del de Flavia Nico Vasconcelos, Kristianne Hendricks y Lucas Poltronieri Langen para el puerto brasileño de Vitória (559-570).

El segundo bloque temático centra su atención en aspectos gubernativos y administrativos que de alguna manera se manifestaban de manera particular en estos lugares. Así, Jean-Philippe Priotti observa el papel que monopolios y privilegios reales jugaron en los puertos de la Monarquía Hispánica entre 1470

y 1640 (91-114) y Susana Truchuelo analiza la manera en que las instituciones de gobierno provincial y local presentes en los puertos del cantábrico permitían –o no– participar de este negocio oligárquico a extranjeros y heterodoxos religiosos (115-130). La concentración de instituciones en estos espacios era caldo de cultivo para una continua conflictividad entre ellas, algo que Alfredo Martín García se encarga de mostrar a través del Ferrol del siglo XVIII entre la jurisdicción eclesiástica castrense y la que representaba la diócesis de Mondoñedo (331-346). Dentro de este apartado tienen cabida también hasta cuatro estudios relacionados con los profesionales de la Marina y, muy especialmente, con su formación: Marion Tanguy presenta la *École Royal d'Hydrographie* de Nantes en los siglos XVII y XVIII (265-282), Marta García Garralón hace lo propio con los centros de enseñanza náutica de la Monarquía Hispánica en el setecientos (283-298), Fernando Bruquetas de Castro analiza la presencia de extranjeros en la Real Compañía de Guardas Marinas en dicho siglo (317-330) y, finalmente, para la segunda mitad del siglo XIX, Yuri Simonini recoge el papel que desempeñó otro extranjero, el ingeniero inglés John Hawksahw en Brasil, a propósito de sus ideas de mejora para la modernización de los puertos de dicho país americano (485-498).

Sin duda, el grueso de los estudios se centran en la realidad social y en el universo cultural presentes en estas ciudades portuarias. Desde la perspectiva de la fuerza laboral en las ciudades con puerto, la mujer y la mano de obra que ellas representaron en el Golfo de Vizcaya entre los siglos XIV y XVI son el objeto de estudio de Ana María Rivera Medina (17-32), mientras que la conflictividad laboral generada en el seno de estas comunidades a lo largo del siglo XX aglutina los estudios de César Honorato, Alcidesio de Oliveira Jr. y Thiago Mantuano para el caso de Río de Janeiro (469-484), de Daniel Castillo Hidalgo para el de Dakar (515-530) y de Miguel Suárez Bosa y Pilar Domínguez Prats para el de La Isleta, en las Islas Canarias (531-546). El resto de estudios sociales se enfrentan al fenómeno migratorio, como el que experimenta Porto a inicios de la Edad Moderna y que es presentado por Amândio Jorge Barros (59-76), el que Iago Irixoa Cortés y David Zapirain Karrika documentan a propósito de la llegada de católicos irlandeses hacia los puertos vascos en el seiscientos (249-264), el que protagonizan las familias Murphy y Picardo entre los siglos XVIII y XIX en Veracruz, Málaga y Cádiz, caso este expuesto por Mario Trujillo Bolio (427-440), y el que se establece entre Brasil, Angola y Portugal tras 1850, analizado por Laila Brichta (453-468). En algunos casos es la ruta que siguen los migrantes y no estos la que protagoniza el análisis; así es el enfoque de Javier Añíbarro Rodríguez sobre el trasiego de marineros cantábricos en el Atlántico (33-46) y de Michel Bochala y Beatriz Arízaga Bolumburu en torno a los itinerarios entre las dos Bayona –la francesa y la gallega– (47-58), ambos con una cronología exclusivamente medieval. Como es evidente, el carácter cosmopolita de estas poblaciones marítimas es una de sus peculiaridades sociales más notables, algo en lo que se insiste por parte de David Martín Sánchez en un trabajo sobre los gitanos en el País Vasco francés a inicios del Antiguo Régimen (241-248) y también por parte de Guy Saupin para las villas

atlánticas francesas durante toda la modernidad (163-180). Como contrapeso a esta visión integradora, no faltaron tampoco ejemplos de recelos contra lo que llegaba y los que llegaban por mar, a menudo por el miedo de estas poblaciones a sufrir epidemias o ataques, como en efecto documenta Juan Manuel Santana Pérez con respecto a las Islas Canarias en la Edad Moderna (149-162).

Finalmente, el bloque cultural, allí donde se imbrican todas las realidades precedentes. Las ciudades con puertos son, a vista de lo señalado, auténticos espacios bisagra, fronteras nada nítidas entre el mar que tienen al frente (*foreland*) y la tierra que dejan a su espalda (*hinterland*), imagen que proyecta Tomás Mantecón Movellán a propósito de los puertos cantábricos del Antiguo Régimen (131-148). Desde el punto de vista de las prácticas religiosas, Gerardo Fabián Rodríguez analiza cómo la devoción de la virgen de Guadalupe cruza el Atlántico con los primeros colonizadores extremeños (77-90), Marina Torres Arce hace lo propio con la propaganda político-religiosa divulgada en los puertos cantábricos a fin de incentivar el apoyo de estas comunidades a la causa borbónica en la Guerra de Sucesión (299-316) y José Manuel Vázquez Lijó se interesa por el fenómeno de las devociones marineras en la Galicia de los siglos XVIII y XIX a partir de la onomástica de sus embarcaciones (393-412). También la cultura entendida desde la innovación técnica tiene cabida: Santiago Prego González examina el papel de la imprenta en las ciudades portuarias gallegas a finales del Antiguo Régimen (413-426) y Francisco Cebreiro Ares revisa las implicaciones económicas y políticas que se derivaron de la instalación de una Real Fábrica de Moneda en Jubia a comienzos del siglo XIX (441-452).

Creo que no sería justa una valoración de esta obra si no se incidiese en su carácter esencialmente internacional, transversal, innovador y altamente instructivo. Lo primero, tanto por los espacios de análisis como por los centros de investigación participantes; lo segundo, por la cantidad de realidades que una obra con semejantes pretensiones tendría que recoger y, efectivamente, recoge; lo tercero, por la renovación que denotan las aproximaciones sociales y culturales a estas realidades fronterizas, no siempre –o casi nunca– fáciles de analizar para los historiadores; y lo último, pero no menos importante, sobre todo para los más jóvenes, porque supone un ejemplo magnífico de las posibilidades de investigación que surgen a aquel que se aproxime a su contenido a través de una atenta y minuciosa lectura, gesto que recomiendo vivamente.

Rubén Castro Redondo
Universidad de Santiago de Compostela
<https://orcid.org/0000-0002-5197-9920>
ruben.castro@usc.es