

A detailed historical map of the Americas, showing the continent and surrounding oceans. The map is titled 'América y el mar' and features several sailing ships in the sea. The map includes various geographical labels such as 'AMERICA', 'OCEANUS', 'PERUVIANUS', 'MARE PACIFICUM', and 'Tropicus Capricorni'. There are also decorative elements like a compass rose and a small inset map in the bottom left corner.

América y el mar

MARÍA DEL MAR BARRIENTOS MÁRQUEZ
ALBERTO J. GULLÓN ABAO
(Eds.)

Editorial  UCA
Universidad de Cádiz

2019



Índice

Prólogo

María del Mar Barrientos Márquez y Alberto J. Gullón Abao

Parte I

Instituciones y política naval

Capítulo 1. El almirantazgo de la mar oceánica de Cristóbal Colón y el almirantazgo castellano medieval	25
--	----

Lorenzo Lage Estrugo

1 Introducción	25
2 El almirantazgo de los enríquez: de Alonso Enríquez I a Fadrique Enríquez II.....	27
3 Colón, <i>homo novus</i> . La emulación del almirante.....	30
4 Conclusiones: el almirantazgo colombino, epígono de una institución centenaria:	36
Bibliografía.....	38

Capítulo 2. La escribanía de marina de Cádiz: una aproximación	41
---	----

David Garrido Romero y Alba Quintero González

1 La escribanía de marina de Cádiz en tiempos de los primeros Borbones	41
2 La importancia de las fuentes documentales: los protocolos notariales y la normativa	42
3 Estudio de los escribanos a través de la documentación	47
4 Conclusiones	50
Fuentes documentales y bibliográficas.....	52

Capítulo 3. La apuesta de los Borbones por el mar; la regeneración de la flota militar española (1704-1756) y el recurso de las maderas...	55
<i>Eduard Jiménez Virgili</i>	
1 Estado del imperio y de la Armada antes de 1715	55
2 Las maniobras de enderezamiento	58
3 Maderas para mantener a flote un imperio	63
4 Conclusiones	68
Fuentes documentales y bibliográficas.....	70
Capítulo 4. Particularidades de la implantación de la Ordenanza de Arsenales en La Habana. El presupuesto de Caudales de 1779	73
<i>Fernando Ignacio Gómez-Juárez de la Torre</i>	
1 Introducción	73
2 El problema: Unos cientos de miles de pesos que faltan en la caja	76
3 La norma: la Ordenanza de Arsenales de 1776.....	78
4 La solución: la Ley está para cumplirse.....	81
5 Conclusiones	84
Bibliografía.....	85
Parte II	
Las ciudades y su proyección marítima	
Capítulo 5. El baluarte religioso de una ciudad marítima colonial: el cerro de la popa de Cartagena de Indias, siglos XVII y XVIII	91
<i>Carlos Arnulfo Rojas Salazar</i>	
1 Introducción	91
2 El mundo religioso prehispano	93
3 La recolección agustiniana.....	97
4 Construcción del espacio religioso: el convento de La Popa	99
5 Visita de peregrinos	100
6 Ataques de piratas.....	101
7 Contra la peste y la muerte	102
8 Conclusiones	102
Fuentes documentales y bibliográficas.....	104
Capítulo 6. Los hijos del comercio: clero y familias de comerciantes en Cartagena de Indias durante el siglo XVIII	107
<i>Manuel Serrano García</i>	
1 Introducción	107
2 Clero y sociedad en el siglo XVIII	109
3 Clérigos hijos de comerciantes.....	115

4	Dificultades en la carrera eclesiástica.....	117
5	Un ejemplo de dificultades: la familia Tatis.....	118
6	Conclusiones.....	121
	Fuentes documentales y bibliográficas.....	122
Capítulo 7. Santiago de Cuba y su sistema defensivo, siglos xvii-xviii		125
<i>Lilyam Padrón Reyes</i>		
1	Santiago de Cuba entre el Caribe y el Atlántico, siglos xvi-xvii.....	125
2	Fortificaciones y reformas, siglo xviii.....	130
3	Reflexiones finales.....	137
	Fuentes documentales y bibliográficas.....	138
Capítulo 8. La actuación de Avelino Rodríguez Elías, cónsul de Paraguay en Vigo (1916-1936)		141
<i>Philip Duncan Webb</i>		
1	Objetivos y precedentes historiográficos.....	141
2	«Se le metió en el mangín...»: las credenciales de un cónsul improbable... 143	143
3	La promoción del comercio con Paraguay, «donde a los españoles se les mira y acoge como a verdaderos hermanos...».....	147
4	Últimas reflexiones... «Voy a terminar que harto lo estaréis deseando ya».....	155
	Bibliografía.....	156

Parte III
Navegación y comercio

Capítulo 9. El Atlántico como puente entre tres mundos: esclavos, cimarrones y corsarios en Tierra Firme en el siglo xvi.....		159
<i>Marta Hidalgo Pérez</i>		
1	La conexión entre tres continentes: historia atlántica como perspectiva de estudio.....	159
2	De África a América: el Atlántico como puente comercial.....	161
3	Cimarronaje en Panamá: el Atlántico como puente político-económico.....	165
4	Corsarios y cimarrones: el Atlántico como puente estratégico en el contexto internacional.....	169
5	Conclusiones.....	171
	Fuentes documentales y bibliográficas.....	172
Capítulo 10. Tráfico comercial en el puerto de Santo Domingo de la española. Exportaciones a la metrópoli (1650-1700)		175
<i>María Isabel Paredes Vera</i>		
1	Condicionamientos del tráfico mercantil en el puerto de Santo Domingo...	176
1.1	Crisis en la española.....	176

1.2	Catástrofes naturales; huracanes, terremotos y epidemias	176
1.3	Disminución del tráfico mercantil con la metrópoli	177
1.4	Navíos de registro, de permiso y de aviso o postas de mar	178
1.5	Aranceles y derechos	180
1.6	Dificultad de los derroteros	180
2	Tráfico mercantil del puerto de Santo Domingo	181
2.1	Exportaciones dominicanas a la península	182
2.2	Los cueros, producto de mayor exportación desde el puerto de Santo Domingo	183
2.3	El aumento del contrabando y las malas comunicaciones en el interior de la española disminuye la exportación de cueros	185
2.4	Exportaciones de cacao dominicano	186
2.5	Medición del cacao y variaciones de precio	187
2.6	Exportaciones de cacao dominicano a España (1655-1699)	188
2.7	Una nueva exportación; el tabaco	188
2.8	Declive de la producción y exportación del jengibre	189
3	Tráfico comercial con las Islas Canarias	190
	Bibliografía	191
Capítulo 11.	Vino y singladura atlántica en la comarca gaditana del siglo XVIII	193
	<i>María del Carmen Borrego Plá</i>	
1	Mudanzas en el portón gaditano	193
2	Cargamentos opacos	196
3	Empoderamiento y visualización	200
4	Conclusiones	204
	Bibliografía	206
Capítulo 12.	Comercio y navegación entre Estados Unidos y España: el problema de la neutralidad (1795-1808)	209
	<i>Guadalupe Carrasco González</i>	
1	La guerra y la posición de España respecto a la neutralidad	210
2	La neutralidad estadounidense y el crecimiento de su comercio	212
3	La diplomacia y la dinámica comercial	215
4	Los riesgos de la neutralidad: el hostigamiento de los barcos neutrales por parte de los corsarios en los puertos españoles	217
5	El convenio de 1802 entre España y Estados Unidos y la persistencia de las aprehensiones de barcos neutrales estadounidenses	222
6	Conclusiones	224
	Bibliografía	224

Capítulo 13. La fragata Santa Rita, ¿la ruina del comercio de Manila? Un estudio sobre los efectos de la independencia de México en Filipinas	227
<i>Jorge García Jimeno</i>	
1 Introducción: el viaje de la <i>Santa Rita</i>	227
2 Estado de la cuestión, objetivos y metodología	229
3 De cambios y pervivencias: transformaciones del sistema comercial del Pacífico	231
4 ¿Un mito interesado?	239
Bibliografía.....	242
Capítulo 14. Los estudios de comercio y la iniciativa privada en La Habana durante el período republicano. El caso de los colegios católicos	245
<i>Georgia Tzortzaki</i>	
1 Introducción	245
2 Los colegios católicos.....	247
3 Métodos de enseñanza y currículo	251
4 El desprecio hacia los estudios de comercio	252
5 La reforma educativa de 1926	254
6 Conclusiones	255
Fuentes documentales y bibliográficas.....	256
Parte IV	
De barcos y gentes del mar	
Capítulo 15. El registro del navío Santa María de Monserrat (1523)	261
<i>María José Cruz Busto</i>	
1 Introducción	261
2 Breve relación de las características formales del documento	263
3 Temporalización.....	263
4 Organización y contenido	264
5 La carabela y sus pertrechos.....	270
6 Armamento.....	271
7 Gentes del mar	272
8 Gentes de negocios	275
9 Breve apunte sobre las mercancías.....	275
10 Conclusiones	276
Fuentes documentales y bibliográficas.....	277

Capítulo 16. Las pipas de fumar y su valor arqueológico.	
Aproximación al estudio de las pipas extraídas en el pecio Delta III....	279
<i>Alicia Reig Gómez</i>	
1 Introducción	279
2 La llegada a Europa del tabaco y su consumo en pipa	280
3 El valor arqueológico de las pipas de fumar	281
4 Las pipas de fumar del pecio Delta III	285
5 Conclusiones	292
Bibliografía	293
Capítulo 17. Veleros y prisioneros ingleses en el Perú tardovirreinal.....	295
<i>Jorge Chauca García</i>	
1 Introducción	295
2 Los prisioneros británicos: el factor humano	296
3 Unos y otros entre intentos de fuga y control de gastos	304
4 Conclusiones	310
Fuentes documentales y bibliográficas.....	311
Capítulo 18. Cádiz puerto de América: naufragios históricos desde las fuentes documentales	313
<i>Lourdes Márquez Carmona</i>	
1 Introducción	313
2 Marco geográfico.....	314
3 Objetivo y metodología	314
4 El patrimonio arqueológico subacuático de la bahía de Cádiz y la labor del Centro de Arqueología Subacuática (IAPH) desde la perspectiva de las fuentes documentales	315
5 Naufragios históricos en la bahía de Cádiz a través de las fuentes documentales	317
6 Conclusiones	327
Bibliografía	328
Capítulo 19. La escuadra española en la bahía Dominicana de Manzanillo en 1794. Una extensión de la revolución	333
<i>María Magdalena Guerrero Cano</i>	
1 Introducción	333
2 La rivalidad europea en Santo Domingo: Francia, Inglaterra y España	334
3 Los hechos en Santo Domingo.....	337
3.1 Informe del capitán general García	338
4 La paz de Basilea	343

5 Conclusiones	344
Bibliografía	344
Capítulo 20. El sistema fluvial de comunicación y transporte norteamericano del siglo XIX. Una comparativa con los proyectos españoles de navegación interior	345
<i>Lydia Pastrana Jiménez</i>	
1 Introducción y objetivos	345
2 Estado de la cuestión	346
3 Contexto histórico	347
4 La navegación fluvial a vapor en Norteamérica y sus ventajas	349
5 La estructura de los vapores fluviales norteamericanos	352
6 El caso español: el desarrollo de la comunicación fluvial mediante embarcaciones a vapor	353
6.1 La labor de la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir	354
6.2 La navegación a vapor por el río Tajo, un proyecto frustrado	356
6.3 Vapores por el Ebro	358
6.4 Otras proyecciones sobre navegación a vapor en España	358
7 La estructuras de estas naves	360
8 Conclusiones	360
Bibliografía	361
Capítulo 21. Los Lazaga: una saga de marinos en la segunda mitad del siglo XIX	363
<i>Alberto Gullón Abao y Jesús Martín Díaz</i>	
1 Introducción: los Lazaga	363
2 Los Lazaga y América	371
Fuentes documentales y bibliográficas	377
<p>Capítulo V Expediciones y ciencia</p>	
Capítulo 22. La meteorología en el primer viaje de Cristóbal Colón	381
<i>María Luisa Cazorla Poza</i>	
1 Introducción	381
2 La pequeña Edad del Hielo	383
3 Los vientos en el viaje colombino	386
Bibliografía	400
Capítulo 23. Primeros cálculos de navegación astronómica en América: Colón y Vespuccio (1492-1502)	401
<i>Jesús María Porro Gutiérrez</i>	
1 Introducción	401

2	El proyecto colombino y el recrudescimiento de la tensión luso-castellana	401
3	El reto de la travesía atlántica: la navegación de altura y las complicaciones presentadas	403
4	Los reconocimientos caribeños y el regreso.....	407
5	Peculiaridades y datos del segundo y el tercer viaje	410
6	Vespuccio entra en escena. El viaje con Ojeda y la cosa.....	413
7	El viaje portugués de Vespuccio de 1501-1502.....	416
8	Conclusiones	418
	Bibliografía.....	419
Capítulo 24. La imagen del indio en el «viaje a la América Meridional» de Antonio de Ulloa.....		423
<i>Ascensión López Vázquez</i>		
1	Introducción. La expedición geodésica.....	423
2	Los resultados de la expedición. La imagen del indio.....	427
3	Conclusiones	432
	Bibliografía.....	433
Capítulo 25. Textos y mapas de la exploración del litoral centroamericano por Antonio Porta y costas a finales del siglo XVIII		435
<i>María Luisa Martínez de Salinas Alonso</i>		
1	Introducción	435
2	Los proyectos de protección para Centroamérica: Antonio Porta y Costas.	436
	2.1 La expedición y Relación de Porta y Costas	437
	2.2 Los resultados de la Expedición	440
3	Apéndice	449
	Bibliografía.....	450



D E L

230 240 250 260 270 280

U I U S A Q U I N O C T I A L I S

Prólogo

María del Mar Barrientos Márquez y
Alberto J. Gullón Abao

O C E A N U S

Z U

El mar es aún hoy día un mundo desconocido, una frontera por descubrir en el planeta tierra que ocupa aproximadamente el setenta por ciento de la superficie terrestre. Desde la antigüedad ha sido, y es, uno de los principales escenarios que otorgan vida, explotándose por el hombre los diferentes recursos que ofrece, y constituyó y constituye un espacio de relaciones y fricciones entre los humanos que han pretendido controlar las rutas y el comercio que unían las masas continentales.

Abordar una temática tan amplia y ambiciosa desde el campo de las disciplinas humanísticas como es «el Mar y América» supone un auténtico reto debido a las múltiples aristas que presenta; es por ello, que tuvimos la osadía de convocar un evento científico en Cádiz en donde reunimos a un conjunto de especialistas interdisciplinarios para debatir y discutir sobre la temática en cuestión que abarcaría el período comprendido entre la llegada de Cristóbal Colón a América hasta los primeros años del siglo xx.

La elección de la temática y la ciudad no fue fortuita, Cádiz constituyó desde la Antigüedad un referente por su ubicación entre el mar Mediterráneo y el océano Atlántico; además, fue nexo básico en la comunicación entre dos masas terrestres como son Europa y África, a la que habrá que sumarle desde la Edad Moderna el continente americano. Estamos pues, ante un espacio marítimo cuya realidad histórica deviene de una relación constante con el mar, que difiere en intensidad a lo largo de la historia, siendo la Edad Moderna el epicentro temporal más destacado de dichas relaciones con América; no obstante, la ciudad fue de facto capital del monopolio comercial americano desde finales del xvii, siendo oficialmente depositaria de la Casa de la Contratación desde 1717, y mantuvo una intensa relación con el nuevo continente hasta bien entrado el siglo xx.

No debemos olvidar que la expansión europea en la modernidad, especialmente la ibérica, conectó el mundo por los mares y océanos, lo que Sergue Gruzinski y posteriormente Sebastián Conrad denominaron la primera globalización. Dicha

globalización no limitó sus vínculos a las circulaciones económicas y culturales propiciadas por agentes particulares como los comerciantes, los marineros o los migrantes, sino que generaron estructuras políticas que conectaban sistemáticamente territorios que abarcaban desde Nápoles hasta Filipinas, pasando por las denominadas Indias, y que se generalizaron con los imperialismos del siglo XIX y XX. Toda esta cantidad de multivariantes complejizan el entendimiento global de los procesos acaecidos, y por ello es necesario, a nuestro juicio, superar el particularismo que se ha practicado usualmente entre el análisis de los restos materiales y la documentación. Creemos que es necesario darle un enfoque holístico al uso humano del espacio marítimo para dar una mejor explicación de las realidades complejas; siendo oportuno un diálogo transdisciplinar en el estudio de las diferentes problemáticas espaciales y sociales, que desde el nivel local/regional nos servirán para una mejor conceptualización de los procesos globales, ayudándonos a enriquecer la memoria histórica desde una óptica náutica, ver la tierra desde el mar.

No obstante, habría que añadir que la Universidad de Cádiz, desde hace algunos años, ha apostado por el estudio multidisciplinar del Mar a través del Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEIMAR) que incluye a varias universidades e instituciones relacionadas con las investigaciones marinas. Este proyecto nos ha permitido canalizar esfuerzos docentes y de investigación en los que las humanidades han jugado un papel destacado entre las líneas de dicho campus en las que se encuadra «El valor cultural del Mar». Asimismo, hemos contado con el apoyo incondicional del Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte, del grupo de Investigación «El contexto arqueológico subacuático de la Caleta y su entorno (Cádiz): puertos y pecios vertebradores de una ciudad y de un territorio» (HAR20166-79387-P) y de la Real Academia Hispanoamericana de las Ciencias, Artes y Letras, sin los que difícilmente hubiéramos podido llevar esta nave a buen puerto.

Pero todo este esfuerzo que aquí presentamos no hubiera sido posible sin contar con la Asociación Española de Americanistas, con quien se organizó el IX Simposio Internacional bajo la temática de «América y el Mar» y que nos permitió contar con un elenco de investigadores de primer orden que aportaron y discutieron sus trabajos en el encuentro que se organizó.

De las múltiples investigaciones presentadas hemos seleccionado un grupo de ellas, que hemos clasificado en cinco áreas temáticas, que responden a nuestras inquietudes iniciales y que reflejan la preocupación por la investigación existente en diversos aspectos que se han propuesto en esta monografía.

Así, las «Instituciones y la política naval» se nos antojan como un apartado fundamental para poder comprender las reglas y organización que se le pretendía dar desde los estados al complejo mundo marítimo. En el primer trabajo de este bloque se analiza el almirantazgo Colombino, que hunde sus raíces en el de

Castilla, siendo los privilegios asociados a la dignidad de almirante muy extensos; al mismo tiempo, se pone de manifiesto como el almirantazgo otorgado en Granada, constituyó un epígono singular de la institución medieval y ofreció un significativo ejemplo de las dinámicas de las nuevas instituciones surgidas durante el reinado de los Reyes Católicos.

La llegada al trono de Felipe V supuso cambios de primer orden en la estructura estatal de la corona hispánica. Esta situación tuvo como consecuencia el establecimiento de nuevas delimitaciones territoriales y administrativas controladas a través de instituciones creadas para tal fin, como fue la escribanía de marina del Departamento Marítimo de Cádiz. Con este trabajo se pretende analizar la estructura, el funcionamiento y las personas que ejercían sus funciones en dicha institución, teniendo como base fundamental los documentos emitidos que se conservan en el Archivo de Protocolos Notariales de Cádiz.

En la misma dinámica de cambio, podemos encuadrar el trabajo sobre la regeneración de la flota española en la primera mitad del siglo XVIII, uno de los eslabones de la cadena que suponía la apuesta marítima de los Borbones. El estudio presentado se centra en las maderas destinadas a la construcción naval, mostrando su *modus operandi* y apreciando críticamente cómo se nutrió de materiales arbóreos a los astilleros de la época.

Cierra este primer bloque la implantación de las Ordenanzas de los arsenales, planteada en 1776 y cuyos objetivos (abastecimiento de las escuadras del rey, control del gasto y un aumento de la participación de los militares en la gestión administrativa de la Armada) no se hicieron efectivos en La Habana hasta 1779; tema poco estudiado, ya que no se presta demasiada atención en la historiografía habanera a los procesos burocráticos y económicos que forman parte del día a día de la vida del puerto de la época.

«Las ciudades y su proyección marítima» sería el segundo bloque que consideramos clave para interpretar y explicar los profundos cambios que se produjeron en la modernidad, especialmente en los sistemas defensivos y en la vida urbana. Así, las ciudades portuarias servirán como catalizadores en el proceso de la sociabilidad urbana, donde estrecharán sus lazos la tradición y el espíritu más cosmopolita, al igual que servirán de punto de partida para la creación de unas identidades locales y regionales que también tendrán su reflejo en el siglo XX.

El primer trabajo de este bloque, «el Baluarte religioso de una ciudad marítima colonial», pone de manifiesto la necesidad en la ciudad de Cartagena de Indias de tener, además de las murallas y las fortalezas necesarias para la protección frente a otras potencias marítimas, un espacio sagrado a dónde poder acudir en caso de desgracias naturales, enfermedades o protección frente a los asaltos de corsarios y piratas, de acuerdo a la mentalidad religiosa de la época.