

La política naval en el Caribe español durante el siglo XVIII: ordenanzas y realidades

Juan José Sánchez Baena (Coord.)

2019

SUMARIO

Prólogo. <i>Juan José Sánchez Baena</i>	9
La legislación sobre corso en Hispanoamérica durante el siglo XVIII. Revisión y caracterización general de su aplicación. <i>Francisco Cabezas Almenar</i>	17
La matrícula de mar en el Caribe de finales del siglo XVIII. <i>Alberto Hoces García</i>	61
Legislación forestal borbónica y su aplicación en Cuba durante el siglo XVIII. <i>Vicente Ruiz García</i>	123
La reorganización económico-administrativa de los arsenales: una herramienta de cohesión de la política naval de Carlos III. <i>Fernando Ignacio Gómez-Juárez de la Torre</i>	159
Construcción de diques de escollera en dos puertos españoles del siglo XVIII: Cartagena de Levante y Cartagena de Indias. <i>María Jesús Peñalver Martínez y Jorge Galindo Díaz</i>	201

Prólogo

Siempre nos ha preocupado la ausencia de una historiografía potente en España referida a la historia marítima, una materia tan importante como imprescindible para entender mejor los procesos sociales, económicos, políticos, estratégicos o culturales, entre otros, de los amplios espacios costeros bajo la influencia de la monarquía. Incluso sobre el propio espacio europeo español, aún hoy, son escasos los estudios y análisis de fondo en temas tan importantes como la marina mercante, la pesca, los puertos o la propia marina de guerra. Es cierto que en los últimos años están apareciendo trabajos fundamentales que intentan paliar los grandes vacíos existentes. Pero todavía queda un largo camino por recorrer, sobre todo para que surjan líneas de trabajo que imbriquen, por ejemplo, aquellos aspectos sociales que conformaron y sustentaron la política y los hechos navales más conocidos, y que van más allá del conflicto en sí, de su organización o del acopio de recursos humanos y materiales.

Esta ausencia se hace más patente cuando intentamos conocer la proyección y puesta en marcha de la política naval de los borbones en el espacio marítimo americano durante el siglo XVIII. Una centuria de cambios profundos en la organización y en las estructuras de la administración de la monarquía, y todo ello en un contexto internacional apasionante y complejo.

Por ello, el principal objetivo de esta obra es dar a conocer, a través de una serie de trabajos realizados por especialistas, algunos de los aspectos, escasamente estudiados pero relevantes, para sustentar el éxito o fracaso de las líneas de actuación de la política naval en Hispanoamérica. Partiendo de un espacio marítimo geoestratégico de primer orden, el Caribe, en todos ellos vamos a encontrar, en mayor o menor medida, una misma metodología. Así, se parte de un análisis de la legislación más importante relacionada directamente con cada tema de investigación, que va marcando desde la metrópoli las directrices teóricas, con el objetivo de homogeneizar las líneas de actuación en todos los territorios marítimos de la Corona. Posteriormente, se hace un estudio de casos para obtener unos primeros resultados sobre la aplicación real e *in situ* de las distintas ordenanzas aprobadas según la cuestión analizada.

Preferentemente, nos debemos situar cronológicamente en la segunda mitad del siglo XVIII, ya que será en esos años cuando toda la nueva maquinaria organizativa de dicha política, diseñada en las primeras décadas de la centuria, se acelere, ajuste y expanda al otro lado del Atlántico. En este sentido, la pérdida y recuperación de La Habana a los ingleses, en 1763, fue un punto de inflexión fundamental en el impulso para la protección y defensa de un estratégico, pero también conflictivo, espacio marítimo desde la llegada de los europeos al Nuevo Mundo.

Cuando se establecen los borbones en España, éstos tuvieron claro el rol que se debería implantar para mantener los amplios territorios ultramarinos que "heredaban". Así, se hizo necesario generar amplias medidas para la defensa de costas y mares que los circundaban. Una de ellas fue el corso, que como explica muy bien Francisco Cabezos Almenar en el primer capítulo de esta obra, referido a la *legislación sobre corso en Hispanoamérica durante el siglo XVIII*, debió responder a una continua regulación y adaptación en su aplicación en América, para atender tanto a su evolución a lo largo de la centuria como a las características del territorio. Y esto era debido especialmente a la constante preocupación por la proliferación del contrabando y otras prácticas ilícitas.

Una de las cuestiones más interesantes tratadas por el autor, es que pone de relieve una temática poco estudiada hasta ahora dentro de las medidas desarrolladas en América con respecto al corso, y es la interesante acción

en conjunto de embarcaciones particulares y de la propia Armada. Además, el significativo estudio de casos prácticos que realiza, nos permite ver la permanencia de las bases establecidas en los marcos jurídico-administrativos, lo que nos lleva a conocer y trazar el alcance y funcionalidad real de la legislación corsaria a través de las actuaciones que analiza. Para ello, utiliza los llamados expedientes de presas, como una de las fuentes fundamentales, donde destaca sobremanera la documentación que expresa el juicio resultante, sin duda uno de los momentos más importantes para conocer dicha práctica.

Otro de los aspectos esenciales en la reorganizada Armada borbónica era disponer de un contingente de marinería suficiente para el progresivo y espectacular aumento de embarcaciones que se irá produciendo desde mediados del siglo XVIII. La falta de ésta fue una constante a lo largo de toda la centuria, por ello, al año de llegar al trono Fernando VI, Ensenada le exponía claramente uno de los problemas fundamentales que presentaba la marina mercante: “(...) la falta de marineria procede de la escasez de gente, del poco comercio marítimo que se hace y de la guerra contra moros, la cual amedrenta y obliga á que los españoles pongan 25 hombres en embarcación en que de igual porte no ponen los ingleses más que seis, de que procede que ganando éstos mucho en los fletes, aquéllos, con igual paga, no pueden costearse”¹.

Casi un año después, volvía a insistir, aunque ahora se trataba de la marina de guerra: “Yo no diré que pueda V.M. en pocos años tener una marina que compita con la de Inglaterra, porque, aunque hubiere caudales para hacerla, no hay gente para tripularla”². En 1751, aunque la situación algo había mejorado, seguía siendo muy insuficiente: “El escollo que hay que vencer es el de la marinería (...) No es por esto mi ánimo afirmar que no habría en España suficientes marineros para tripular 60 navios de línea y demás embarcaciones menores que se proponen; pero sí insinuaré que de los mismos medios de que Francia, Inglaterra, Holanda se valen debe hacerlo V.M. para crear un cuerpo de marinería que se emplee en el comercio y en la Armada, lo cual se conseguirá si se siguen las reglas que se van estableciendo”³.

1 Exposición dirigida al rey por el marqués de la Ensenada relativamente a Hacienda, Indias, Guerra y Marina. Aranjuez, 18 de junio de 1747, transcrita en FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada española. Desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Museo Naval, 1973, t. VI, pp. 374-376.

2 Exposición del marqués de la Ensenada al rey sobre fomento de la Marina, Aranjuez, 28 de mayo de 1748. Op. cit., pp. 376-377.

3 Exposición del marqués de la Ensenada al rey, acerca del Estado General de la Nación, referido a la Marina. Madrid, 1751. Op. cit., pp. 379-380.