

El Valor Histórico-Arqueológico del Mar

Alberto J. Gullón Abao
Lilyam Padrón Reyes
Compiladores



Editorial
UNIMAGDALENA



cei-mar
campus de excelencia internacional del mar



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y COMPETITIVIDAD

PROYECTO CALETA-ARQSUB
MAR2016-79387-P - (AEI/FEDER, UE).



El Valor
Histórico-Arqueológico
del **Mar**



Catalogación en la publicación – Biblioteca Germán Bula Meyer

El valor histórico-arqueológico del mar / Alberto J. Gullón Abao, Lilyam Padrón Reyes, compiladores. -- Santa Marta : Universidad del Magdalena, 2020.

346 p. -- (Humanidades y artes. Historia)

Contiene referencias bibliográficas al final de cada artículo.

ISBN 978-958-746-251-7 -- 978-958-746-252-4 (pdf) -- 978-958-746-253-1 (epub)

I. Historia naval 2. Arqueología submarina I. Gullón Abao, Alberto J., comp. II. Padrón Reyes, Lilyam, comp. III. Serie

CDD: 930.102804 ed. 23

CO-BoBN- a1055764

Primera edición, marzo de 2020

© UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA

Editorial Unimagdalena

Carrera 32 No. 22 - 08

Edificio Mar Caribe lado A - primer piso

(57 - 5) 4217940 Ext. 1888

Santa Marta D.T.C.H. - Colombia

editorial@unimagdalena.edu.co

<https://editorial.unimagdalena.edu.co/>

© CEIMAR - CAMPUS DE EXCELENCIA INTERNACIONAL DEL MAR

Avenida Rep Arabe Saharagui Democ, 6, 11519

Aulario Norte. Campus de Puerto Real (UCA)

(+34) 956 016 739

Puerto Real, Cádiz - España

<http://www.campusdelmar.com/es/>

Colección Humanidades y artes, serie: Historia

Rector: Pablo Vera Salazar

Vicerrector de Investigación: Ernesto Amará Galvis Lista

Coordinador de Publicaciones y Fomento Editorial: Jorge Enrique Elías-Caro

Diagramación: Luis Felipe Márquez Lora

Diseño de portada: Andrés Felipe Moreno Toro

Corrección de estilo: Diva Marcela Piamba

Santa Marta, Colombia, 2020

ISBN: 978-958-746-251-7 (impreso)

ISBN: 978-958-746-252-4 (pdf)

ISBN: 978-958-746-253-1 (epub)

DOI: 10.21676/9789587462517

Impreso y hecho en Colombia - Printed and made in Colombia

Xpress Estudio Gráfico y Digital S.A.S. - Xpress Kimpres (Bogotá)

El contenido de esta obra está protegido por las leyes y tratados internacionales en materia de Derecho de Autor. Queda prohibida su reproducción total o parcial por cualquier medio impreso o digital conocido o por conocer. Queda prohibida la comunicación pública por cualquier medio, inclusive a través de redes digitales, sin contar con la previa y expresa autorización de la Universidad del Magdalena y el Campus de excelencia internacional del mar (CEIMAR).

Las opiniones expresadas en esta obra son responsabilidad de los autores y no compromete al pensamiento institucional de la Universidad del Magdalena y el Campus de excelencia internacional del mar (CEIMAR), ni genera responsabilidad frente a terceros.

El Valor Histórico-Arqueológico del **Mar**

Alberto J. Gullón Abao
Lilyam Padrón Reyes
Compiladores

Colección Humanidades y artes
Serie: Historia

Tabla de contenido

Introducción.....	9
--------------------------	----------

Nuevos fondos para el estudio del mar y su dimensión social

La Escribanía de Marina a través de su patrimonio documental	17
---	-----------

David Garrido Romero

Alba Quintero Fernández

Cartas que unen océanos: la comunicación postal marítima entre la Península y América en el siglo XVIII	45
--	-----------

Rocío Moreno Cabanillas

El repositorio documental de la casa Lazaga	65
--	-----------

Alberto J. Gullón Abao

Jesús Martín Díaz

Sobre barcos, hombres y caminos en el mar

Diario-derrotero de Don Antonio De Vea (1675-1676)	85
---	-----------

Alba Marqués López

Consideraciones sobre la eficacia combativa de la Real Armada durante la Guerra del Asiento (1739-1748)	107
--	------------

Francisco Amor Martín

<i>La Galicia</i>. Historia de un navío de línea español del siglo XVIII	133
---	------------

Ivonne Marcela Manrique Torres

Antonio De Ulloa: comandante de la última flota de la Carrera de Indias	157
Ascensión López Vázquez	

De caudales y mercancías

La aduana de El Puerto de Santa María. Hacienda y comercio en un señorío atlántico	177
Jesús Manuel García Ayoso	
Las mercancías a bordo de la carabela Santa María de Monserrat (1523)	203
María José Cruz Bustos	

Ciudades atlánticas

Las Palmas de Gran Canaria, ciudad Atlántica (siglos XV-XVI). Puesta en valor de las fortificaciones	231
Eduardo Francisco Martínez Andújar	
Gabriel de Santa Ana-Aguiar	
En los márgenes del imperio: Santiago de Cuba, siglos XVI-XVII	253
Lilyam Padrón Reyes	

Patrimonio marítimo subacuático

El Parte de la Vigía de Cádiz: fuente de información del patrimonio arqueológico subacuático de Andalucía	277
Lourdes Márquez Carmona	
El valor histórico y arqueológico de la embarcación a vapor	303
Lydia Pastrana Jiménez	
La difusión del patrimonio cultural subacuático. Una aproximación a la problemática del caso español	323
Carlota Pérez-Reverte Mañas	

Introducción

El mar desde la antigüedad se nos presenta como un espacio ignoto, ajeno al medio existencial del humano. Esto llevó en el pasado a la generación de fantasías y leyendas que ayudaron a crear un miedo atávico que tan solo fue superado en parte cuando la tecnología permitió un dominio parcial de las aguas. Sin embargo, la relación no solo fue de temor, sino también de aprovechamiento de los recursos que ofrecía; bandas, tribus e imperios utilizaron sistemáticamente las riquezas naturales marítimas costeras, ya fuera en modo de recolección o de pesca, como así lo atestiguan los múltiples vestigios materiales que han llegado hasta nuestros días. Luego la imagen del mar, como dador de vida, también fue una constante en la cosmovisión de los pueblos antiguos, transmitiendo dicha idea a través de las múltiples civilizaciones hasta llegar a la actualidad.

Las culturas del Mediterráneo pronto vislumbraron la necesidad de dibujar nuevos caminos sobre dichas aguas, primero bordeando las costas y posteriormente dando saltos a puntos concretos en donde la tierra era conocida. Todo ello, generó una cartografía marítima que permitió un mayor y mejor conocimiento del *Mare Nostrum*, que unido al desarrollo de una tecnología naval hicieron posible navegar el paso de las columnas de Hércules. Pero no sería hasta la Baja Edad Media cuando diferentes elementos tecnológicos de diferentes culturas y tradiciones marítimas posibilitaron la navegación del Atlántico.

Con el nacimiento de las nuevas potencias ibéricas, el desarrollo de la construcción naval y los nuevos intereses crematísticos hicieron del

dominio del espacio marítimo una necesidad. El control del comercio con el mundo asiático por el imperio turco generó la búsqueda de nuevas rutas para llegar a Asia. Así, los portugueses que se habían extendido en la Península Ibérica hasta sus últimos límites dieron un salto en la búsqueda de nuevas riquezas a África, y aunque trataron de buscar alternativas para llegar a Oriente por las rutas de Occidente, como se demuestra en el descubrimiento de las islas del Atlántico medio, no lo lograron inicialmente. Sin embargo, tuvieron que desarrollar toda una tecnología náutica para superar la problemática de la navegación atlántica, y al mismo tiempo, a través del conocimiento marítimo, trascender los mitos y las leyendas que amenazaban desde el desconocido mar.

En la carrera por el control de los nuevos productos y rutas, también participarían los castellanos, que tras los viajes de exploración y el descubrimiento de un nuevo continente pondrían a América y el Atlántico en el epicentro del mundo moderno. Portugueses y castellanos, tras su apertura al océano, consolidaron vastos imperios coloniales que les dotaron de grandes recursos económicos frente al resto de otras potencias europeas, generando, a la postre, la primera globalización o mundialización (Grataloup, 2007; Gruzinski, 2011; Wallerstein, 1979).

Primero Sevilla y, tras la subida de los Borbones al poder, Cádiz fueron las capitales del monopolio hispánico, desde donde partirían las grandes flotas para el continente americano. Ambas ciudades portuarias se transformaron por el intenso comercio, convirtiéndose en urbes cosmopolitas que capitalizaron el comercio del Atlántico y adonde llegaron todo tipo de productos del mundo conocido.

Con dicho pasado no nos debe resultar ajena la apuesta por el desarrollo de un Campus de Excelencia Internacional del Mar CEI-MAR en la Universidad de Cádiz, que incluye entre sus áreas de conocimiento el valor cultural del mar y que representa un importante motor de estudios en el ámbito de las humanidades, patentizado en programas de postgrado como el Máster de Patrimonio, Arqueología e Historia

Marítimas, el Máster en Arqueología Náutica y Subacuática y el Programa de Doctorado en Historia y Arqueología Marítima, enmarcados en los programas de la Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar (EDUCA e EIDEMAR). Atendiendo a este privilegiado marco de conocimientos y especialistas, desde el 2016 comenzamos a organizar las Jornadas Internacionales de Historia y Arqueología Marítimas con una proyección interdisciplinar en el estudio de la relación entre las sociedades humanas y el mar, de manera diacrónica a lo largo del proceso histórico. Planteamos líneas temáticas relacionadas con la historia de la pesca, la navegación y la economía marítima, la arqueología marítima y subacuática, los estudios arqueométricos de la circulación de productos arqueológicos a lo largo de la historia, viajeros y exploradores en el contexto de la globalización ibérica, el patrimonio marítimo, y la historia atlántica y sus estrechas conexiones a lo largo de la modernidad, entre otros.

Desde un amplio concepto de investigación transversal, y tras la celebración de tres ediciones en Cádiz —Facultad de Filosofía y Letras (2016-2017) y la Universidad Nova de Lisboa— Facultad de Ciencias Humanas y Sociales (2018), presentamos en esta obra coral una selección de contenidos que invitan a reflexionar sobre la Arqueología y la Historia Marítima desde una amplia perspectiva. Los textos seleccionados y organizados en torno a cinco amplios ejes temáticos nos invitan a profundizar en nuevos fondos para el estudio del mar y su dimensión social, sobre barcos, hombres y caminos en el mar, de caudales y mercancías, ciudades atlánticas y patrimonio marítimo subacuático. Así, los diferentes trabajos, si bien contienen temáticas diferentes, estas resultan complementarias, pues el análisis empleado por sus autores puede llevarnos a realizar una lectura sobre el mar en la dinámica humana a partir de las diferentes categorías y efectos.

Iniciamos nuestro recorrido temático con el trabajo de David Garrido Romero y Alba Quintero Fernández, “La Escribanía de Marina a través de su patrimonio documental”, analizando la Escribanía de Marina del Departamento Marítimo de Cádiz como una de las

principales instituciones marítimas que, surgidas en el contexto de las reformas borbónicas, permiten reconocer y estudiar las redes y dinámicas de los grupos de poder gaditanos en relación con el mar. En la misma línea, Rocío Moreno Cabanillas, en “La navegación de las cartas: la comunicación postal entre la Península y América en el siglo XVIII”, nos acerca al estudio de las comunicaciones inter-imperiales a partir de la importante reforma postal que acometerá la monarquía hispana para estrechar aún más los vínculos con sus élites coloniales. Asimismo, Alberto J. Gullón Abao y Jesús Martín Díaz, en “El repositorio documental de la Casa Lazaga”, nos descubren a partir de un repositorio documental privado el universo de una élite de marinos estrechamente ligados al poder de la Armada y la oligarquía de la época colonial.

En el segundo eje temático, Alba Marqués López, en “El Diario –Derrotero de Antonio de Vea (1675 - 1676)”, analiza los pormenores de una ruta magallánica y los artificios de la monarquía española por mantener el control sobre el estratégico Mar del Sur ante los intereses del resto de potencias europeas. De igual manera, en el texto de Francisco Amor Martín, “Consideraciones sobre la eficacia combativa de la Real Armada en la Guerra del Asiento, 1739-1748”, nos propone reflexionar sobre la realidad defensiva de la Armada española a lo largo del siglo XVIII, con énfasis en una comparativa histórica entre el contexto hispano y británico de la época. En “La Galicia. Historia de un navío de línea del siglo XVIII”, Marcela Manrique Torres descubre las particularidades de la construcción naval hispana en el contexto de modernización de las reformas borbónicas. Por último, el trabajo de Ascensión López Vázquez, “Antonio de Ulloa: comandante de la última Flota de la Carrera de Indias”, contextualiza en la figura de Antonio de Ulloa el devenir histórico de uno de los personajes más ilustrados de su tiempo, que nos adentra en las dinámicas sociopolíticas que escondía el comercio de Indias en las postrimerías del siglo XVIII.

Sobre el tema de caudales y mercancías, Jesús García Ayoso en “Recaudación fiscal en puertos de la Baja Andalucía en la Edad Media”, reflexiona sobre la fiscalidad señorial y su estrecha relación con el entorno marítimo, tomando como objeto de estudio la actividad comercial de la localidad atlántica del Puerto de Santa María. Asimismo, María José Cruz Bustos, en “Las mercancías a bordo de la carabela Santa María de Monserrat (1523)”, presenta un análisis de las mercancías transportadas en el navío Santa María de Monserrat que tomó parte en la Carrera de Indias en el año 1523, como forma de reconocer el ajuar de vida castellano que sería trasladado a América desde los primeros tiempos de la colonización.

En el mismo orden, dedicamos un apartado al estudio de las ciudades atlánticas como dinamizadoras de intercambios y nuevas identidades durante la modernidad. Así, el trabajo de Eduardo Martínez Andújar, “Las Palmas de Gran Canaria ciudad atlántica (siglos XV-XVI)”. Puesta en valor de las fortificaciones”, nos acerca a las defensas canarias durante los primeros siglos coloniales y su valorización como enclave estratégico en el Atlántico para los intereses de la Corona hispana. Sobre la realidad sociopolítica de los otrora puertos atlánticos marginados del comercio de Indias, Lilyam Padrón Reyes reflexiona en el apartado titulado “En los márgenes del imperio: Santiago de Cuba, siglos XVI-XVII”, señalando las consecuencias que traería para la localidad santiagera la desconexión entre los intereses particulares y las políticas estatales, que se traducirían en la articulación de redes dedicadas al corso y el contrabando.

El último bloque lo dedicamos a profundizar en el patrimonio marítimo subacuático a través de los trabajos de Lourdes Márquez, Lydia Pastrana y Carlota Pérez-Reverte. Dichos aportes, nos acercan al conocimiento de tipologías documentales como el parte de vigía de Cádiz, fuente para el conocimiento del patrimonio marítimo de Andalucía; al estudio histórico-arqueológico de los pecios de vapor como un instrumento para el conocimiento de la evolución de la

navegación de época moderna a contemporánea y al papel de las redes sociales y la prensa escrita para la difusión y preservación del patrimonio cultural subacuático, haciendo especial énfasis en las experiencias del caso español.

En resumen, hemos presentado catorce textos que pretenden a través de una lectura multidisciplinar y diacrónica acercarnos al valor cultural del mar que nos han ayudado a entender que el espacio marítimo-portuario trasciende más allá de fronteras políticas y geográficas.

Alberto J. Gullón Abao
Lilyam Padrón Reyes