

NAVEGACIONES EN ÉPOCA MODERNA. HOMBRES, BARCOS Y NAUFRAGIOS

Edición a cargo de
Vicente Pajuelo Moreno
José María García Redondo

MINISTERIO DE DEFENSA
EDICIONES DOCE CALLES



Catálogo de Publicaciones de Defensa
<https://publicaciones.defensa.gob.es>



Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
<https://cpage.mpr.gob.es>



Esta publicación es parte del proyecto de investigación del Plan Propio de estímulo y apoyo a la investigación y transferencia 2022/2023 de la Universidad de Cádiz «Los sistemas defensivos del litoral gaditano y su proyección Atlántica (siglos XVI-XVIII)», PR2022-033, y del proyecto de I+D+i «Marcos de mapeo y prácticas de territorialización en América (siglos XVI-XVIII): espacios, categorías y representaciones» (MAPWORKS), PID2022-141020NA-I00, financiado por MICIU/AEI /10.13039/501100011033/ y por FEDER, UE. Asimismo, la investigación se ha realizado en el marco de una de las Ayudas para la Recualificación del Sistema Universitario Español para 2021-2023, modalidad Ayudas Margarita Salas para la formación de jóvenes doctores y del Proyecto Intramural de Incorporación CSIC 2022101119.

Edita:



Doce Calles
EDICIONES

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

© Autores y editores, 2024

NIPO 083-24-070-4 (edición impresa)

NIPO 083-24-071-X (edición en línea)

ISBN 978-84-9091-891-3 (Ministerio de Defensa. Edición impresa)

ISBN 978-84-9744-463-7 (Doce Calles. Edición impresa)

Depósito legal: M-11550-2024

Fecha de edición: junio de 2024

Maqueta: Doce Calles

Imprime: Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad de los autores de la misma.

Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del copyright ©.

En esta edición se ha utilizado papel procedente de bosques gestionados de forma sostenible y fuentes controladas.

publicaciones.defensa.gob.es

cpage.mpr.gob.es

SUMARIO

INTRODUCCIÓN

Introducción.....	11
<i>Vicente Pajuelo Moreno y José María García Redondo</i>	

EL BARCO Y SU MUNDO

«Climbing the rigging». Changes in life aboard ships on the eve of the 16 th century in Hanseatic shipping	23
<i>Maik-Jens Springmann</i>	
El discurso para la legitimización de las políticas forestales de la Monarquía portuguesa (siglos XIV-XVII)	49
<i>Koldo Trapaga Monchet</i>	
Inmediatas reacciones jurídicas y oposiciones jurisdiccionales de las poblaciones montañosas frente a la política marítima de Fernando VI	75
<i>Alfredo José Martínez González</i>	
Torcato José Clavina (1736-1793). Naval architecture and Portuguese shipbuilding in the second half of the 18 th century and Frederik Henrik Chapman's influence	101
<i>Nuno Saldanha</i>	

NEGOCIOS OCEÁNICOS

Living and dying in Spanish Seas: Animals and Navigation on the Carrera de Indias	121
<i>Edward Collins</i>	
Náutica y comercio marítimo, actores y prácticas documentales para un lenguaje común en el primer contacto hispánico-sínico	149
<i>José Luis Caño Ortigosa</i>	
La división de Tordesillas: un lejano recuerdo en los mapas del Pacífico septentrional del siglo XVIII	175
<i>Guadalupe Pinzón Ríos</i>	

TRIBULACIONES Y NAUFRAGIOS

Don Juan de Silva y la defensa de la costa atlántica a finales del siglo XVI.....	197
<i>María Isabel Vicente Maroto</i>	
Los naufragios de la Armada de la Guarda en 1600.....	221
<i>Vicente Pajuelo Moreno y José María García Redondo</i>	
A Relação do sucesso, batalha e naufrágio da nau São Julião (1616).....	243
<i>Augusto Alves Salgado</i>	
Contrabando francés en el Mar del Sur: la expedición de Jean Nicolas Martinet de 1717.....	263
<i>Kevin Bustillos Villarroel</i>	

EPÍLOGO

Francisco Contente Domingues, un hombre de mar.....	289
<i>Onésimo T. Almeida</i>	

INTRODUCCIÓN

Vicente Pajuelo Moreno
Universidad de Cádiz

José María García Redondo
Escuela de Estudios Hispano-Americanos /
Instituto de Historia, CSIC

En las últimas décadas, la investigación y los debates académicos en torno a la historia de los océanos han profundizado en aspectos sociales, científicos y culturales de la navegación y de los grupos humanos que habitan sus litorales desde distintas perspectivas. Si, tradicionalmente, la historiografía había abordado el mar como un escenario necesario para el desenvolvimiento de determinados procesos históricos, como espacio para atravesar y descubrir, como ámbito estratégico para las guerras o como soporte por donde discurrían el comercio y las comunicaciones, en años recientes se han puesto en valor los océanos como sujetos históricos y las experiencias humanas con el mar –y en altamar– como fenómenos complejos, susceptibles de ser analizados de manera amplia e interdisciplinar. El desarrollo de la historia marítima, centrada en las relaciones e interacciones del ser humano con el universo acuoso, ha construido puentes –y puertos– entre la historia social, económica, institucional o de la ciencia y líneas de investigación especializadas como la construcción naval, las técnicas y tecnologías de navegación, la cartografía, la historia social de la marinería y de las personas embarcadas (trabajadores, militares, científicos, esclavizados, piratas, viajeros, etc.), la historia ambiental o los naufragios y

los desastres marítimos. Por supuesto, la historia marítima ha participado activamente, adoptado un papel destacado, en los debates que han articulado nuevas formas de historia global e historia transnacional.¹

El inicio de la Edad Moderna coincide con la expansión de los europeos por el océano Atlántico, espacio desde el que se desplegarían las rutas hacia nuevos mares y nuevos mundos. En este proceso, las monarquías ibéricas fraguaron unas nuevas relaciones sociales, políticas y económicas íntimamente ligadas al mar, como ámbito inmediato de la difusión de sus imperios alrededor del globo. El océano en sí mismo, como problema de estudio para la Historia, se presenta como parte y resultado de múltiples prácticas espaciales (navegaciones, establecimiento de rutas, actividades económicas y extractivas, viajes de exploración...), de variados mecanismos de representación (cartografías, técnicas y observaciones científicas, códigos legales, manifestaciones artísticas...) y de constantes resignificaciones basadas en las experiencias (percepciones e imaginarios colectivos e individuales, trabajos y fatigas, nociones vernáculas sobre el medio natural, etc.). Sin duda, en todas ellas, el barco se perfila como el instrumento y el lugar por antonomasia: la máquina que permite los desplazamientos y el sitio donde se desarrolla la vida humana en el mar. Por ello, no se comprende una historia marítima que no piense en los barcos, en quiénes y cómo los construyeron; quiénes y cómo los gobernaron; qué transportaban; qué vínculos entablaron en los puertos donde arribaron y qué ocurrió cuándo si –en lugar de llegar al destino– la navegación se malograba y acababa en naufragio.

Respondiendo a estas premisas, la presente obra se ha dividido en tres grandes bloques temáticos. El primero de ellos, «El barco y su mundo», contiene cuatro trabajos, en los que se analizan los dos elementos principales que posibilitaron la navegación: las tripulaciones y los barcos. El capítulo de Maik Jens Springmann, «“Climbing the rigging”. Changes in Life aboard Ships on the Eve of the 16th Century in Hanseatic Shipping», estudia la vida cotidiana de los marinos que navegaban en el espacio marítimo comercial bajo dominio de la Liga Hanseática, delimitado por las aguas del mar del Norte y el Báltico, cuestión que, tal y como señala el propio autor, apenas ha sido objeto de análisis

¹ Existen numerosas definiciones sobre el término «historia marítima» y los diferentes campos que abarca, como puede verse, por ejemplo, en los trabajos de Martínez Shaw (2014) y Pinzón (2021). Desde una perspectiva global, entre las publicaciones más recientes que contienen numerosa bibliografía sobre historia marítima y de los océanos destacan las firmadas por Abulafia (2021) y Paine (2021). Nuevas aportaciones desde la historia cultural, la historia de la ciencia o la arqueología marítima son los volúmenes coordinados por Crespo, Castro y Nayling (2022) y Padrón y Pajuelo (2023).

EL BARCO Y SU MUNDO

Fig. 2. Sailing trials with the Kieler Hansekogge



Sources: a) *The yard is shift aboard the Kieler Hansekogge. b and c) The windlass is used to veer the yard (photo: the author) d) The capstan to heave the anchor (photo: U. Ziermann).*

into life aboard such ships. Though even this picture cannot be seen as a true reflection of all the aspects of life aboard ships.¹⁷

1. Ships were operated based on a rather unique system which is called in German «genossenschaftliche Schifffahrt» (cooperative shipping) and restricted the power of the captain and gave more rights to the ordinary seamen and the traders¹⁸, if the trader travelled with his goods, which more or less came to an end in the middle of the 14th century.

¹⁷ Benninghoven mentioned: «Man muß daher von ihnen (den Schiffsordnungen und Artikel-briefen) in erster Linie die Regelung der Konflikt- und Gefahrenfälle erwarten, nicht eine Schilderung des ganzen Bordlebens» [One must therefore expect from them (the ship's regulations and articles) primarily the regulation of conflicts and dangers, not a description of the whole life on board, (translation by the author of this article)], Benninghoven (1985: 396).

¹⁸ Even in the so called Lübecker Niederstadtbuch from 1557 we find an excerpt from this old traditional Hanseatic way of working aboard ships: «dar de schipper mit seinem schepesvolck rath gehalten undt mit dem schipper den rath beschluten, inth Vessel intholopen...» [When the skipper held council with

Fig. 3. Examples of shipbuilding.



Sources: a) *The Schlüsselfeld ship on exhibition in the National Museum Nürnberg 2013*; b) *the aft part with the rudder, the two anchors and the transom*; c) *a «bossemester» and his cannon on the second level of the aftcastle*; d) *two wrought iron breech loading guns on the second level of the front castle and the gun crew*; e) *the «topbusse» on the topcastle could be turned around*; f) *the front castle with the scaffold of the sunroof and the part of the midship*; g) *front and aft part of the ship after restoration in the 70ies*; h) *midshippart show with a wage commander, crew, washwoman and gallery around*; i) *banquet scene on the upper deck of the aft castle during restoration in the 70ies*; j) *rigg and sail* (photo: Nationalmuseum Nürnberg, centre photo: the author).

As mentioned, the line shipping in big fleets was organized by only a small percentage of the Hanse towns mainly from the Prussian quarter and it offered room for other trading systems outside the Hanse. The hermetic Hanseatic circle broke up due to different interests. This generated a vacuum in which new trading power systems emerged mainly carrying trading ideas and engagements of kingdoms, seigneurs and traders from early modern states to be seen in the increase of shipping activities of the Netherlands in Northern

Fig. 8b. Seachart from a printing of Laurentz Benedichts 1572.



Source: Laurentz Benedichts, 1572 (after Barfod, 1995).

La respuesta de la Secretaría de Marina tardó relativamente poco y, así, el 27 de diciembre del mismo año se declaró que «por Ordenanza comunicada por Dn. Josef Bermúdez habrá visto que los Montes señalados á la Marina deven correr unicamente vaxo la inspeccion de los Ministros de Marina».⁴⁴ Como consecuencia, las arboledas de la población quedaron taxativamente adscritas al ámbito de la Armada.

Sin embargo, en ocasiones, las cosas no parecieron tan claras para la Secretaría ubicada en la Corte, viéndose esta obligada a delegar este tipo de decisiones a los comisionados en cada zona. Tal fue el caso de la ciudad de Loja, en Granada, que el 11 de marzo de 1749 dudaba «si sus Montes deven ser cuidados por la jurisdiccion, ó la de Marina, en virtud de la Ordenanza de Montes».⁴⁵ Ante tal vacilación, la respuesta desde la Secretaría de Marina fue la de «Que acudan á Dn. Francisco de Varas [Intendente del Departamento de Cádiz] para que la saque de la duda».⁴⁶ Sin embargo, la respuesta de Varas a la Secretaría de Marina tampoco fue unívoca; por lo que desconocemos cuál fue realmente su resolución, ya que lo único que sabemos es que el 18 de marzo Varas contestó al marqués de la Ensenada diciéndole «...Y previniéndome V.E. la saque de la duda [a la ciudad de Loja] en que se halla, lo executare desde luego, noticiándole lo que haya de practicar».⁴⁷

Por otro lado, respecto a cuestiones de carácter criminal, la Ordenanza de Montes de Marina de 31 de enero de 1748 resultó completada el 12 de diciembre de 1748, mediante una disposición con carácter penal para el ámbito de Montes de Marina. Esta fue empleada al menos para los Departamentos de Cartagena y Cádiz, y una síntesis de sus preceptos quedó repartida a los ministros de las provincias marítimas y sus subdelegados bajo el nombre de *Extracto de las penas prescritas por Real Orden de 12 de Diciembre de 1748 á los Dañadores de los Montes del Reyno*.⁴⁸

Desde un punto de vista meramente formal resulta característico que sus disposiciones fueran redactadas de modo escueto. Ahora bien, atendiendo al contenido de las mismas ha de declararse que, aunque su finalidad era

⁴⁴ Resolución de la Secretaría de Marina. Madrid, 27 de diciembre de 1749. AGS, Secretaría de Marina, leg. 555.

⁴⁵ Consulta del Ayuntamiento de Loja. Loja, 11 de marzo de 1749. *Ibidem*.

⁴⁶ Resolución de la Secretaría de Marina. Madrid-s.f. *Ibidem*

⁴⁷ Misiva del intendente Francisco de Varas. Cádiz, 18 de marzo de 1749. *Ibidem*.

⁴⁸ Hemos dispuesto de un *Extracto* referente al Departamento de Cartagena, encontrado gracias a la labor de Jaquenod Zögön, quien reprografió la misma y fue insertada en su obra Jaquenod (1991: 465-470). Cruz (1994: 96-97). Por su parte, también hemos hallado otro ejemplar atinente al Departamento gaditano, que se encuentra en el AMN, F.021 y que trata de una reedición fechada en la Isla de León durante el mes de noviembre de 1786.