

El *Anuario de Estudios Americanos* y el despertar de la Historia Marítima en España/

The *Anuario de Estudios Americanos* and the Start of Maritime History in Spain

Marina Alfonso Mola

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-8053-7331>

Universidad Nacional de Educación a Distancia

La Historia Marítima, entendida como la especialidad que se ocupa de todas aquellas temáticas vinculadas con el mar, apareció tempranamente en España, pero limitada al estudio de los descubrimientos geográficos y de las cuestiones militares. Solo más tarde, y bajo el impulso de su renacer fuera de España, la Historia Marítima amplió sus horizontes incluyendo los aspectos económicos, sociales, institucionales, culturales e incluso los referidos a las mentalidades colectivas. El Anuario de Estudios Americanos, fundado en Sevilla en 1944, puede reclamar el título de haber sido una de las publicaciones pioneras en el despertar de esta nueva Historia Marítima.

PALABRAS CLAVE: Historia Marítima; Rutas; Contrabando; Piratería; Astilleros; Pesca; Fortificaciones; Armadores; Matrícula de mar; Emigración; Instituciones; Expediciones; Cartografía; Cultura marinera.

The Maritime History, as the discipline that deals with all the topics linked with the sea, appeared early in Spain, but reduced to the study of geographic discoveries and military questions. Only later, and under the influence of its renewal abroad, the Maritime History in Spain enlarged its horizons and included other aspects such as economic, social, institutional, cultural and even those referred to the collective mentalités. The Anuario de Estudios Americanos, founded in Seville in 1944, can claim the title to have been one of the pioneer publications in the awakening of this new Maritime History.

KEYWORDS: Maritime History; Routes; Smuggling; Piracy; Shipyards; Fishing; Fortifications; Shipowners; Sea Registration; Emigration; Institutions; Expeditions; Cartography; Seafaring Culture.

La historia marítima es un campo del saber histórico cuyo estudio científico (si prescindimos de la llamada historia de los descubrimientos geográficos conectada en buena medida con Martín Fernández de Navarrete)¹ se comenzó a abordar en España en la segunda mitad del siglo XX, motivo por el que parece conveniente subrayar el papel relevante que jugó el *Anuario de Estudios Americanos* en la introducción y difusión de los trabajos académicos vinculados con esta área de conocimiento. Pues, en efecto, ya su primer volumen (1944) se abre con trabajos que se centran en aspectos integrados en la historia marítima, como la institución del Almirantazgo, la pesca en Terranova o la labor asistencial de la cofradía de los agremiados de la Universidad de Mareantes, incluso antes de que se oficializase la disciplina.² Y no quedó ahí su actuación seminal, ya que en las páginas de las primeras revistas se trató de la emigración, las rutas marítimas, el contrabando, la piratería, la construcción naval, los aparejos para la pesca de perlas, la ciudad portuaria (con el peso recayendo sobre las fortificaciones), los empresarios navales, la gente de mar y de maestranza, las instituciones marítimas civiles (consulados y Casa de la Contratación), así como del novedoso universo de las cuestiones culturales (especialmente las expediciones, pero también la cartografía y las tradiciones marineras). Un total de treinta contribuciones, entre 1944 y 1967, conectadas con diversas facetas de la historia marítima, sin contar los artículos dedicados al comercio por vía marítima (del que no nos vamos a ocupar porque al ser la rama más desarrollada ya cuenta con un estudio sustantivo en esta misma publicación). Todas estas contribuciones hablan por sí solas de la receptividad de esta revista a los temas más novedosos de la época en esta parcela historiográfica que ampliaba sus intereses en el entorno de los *Colloques Internationaux d'histoire maritime*,³ al tiempo que mostraban el germen

1 Fernández de Navarrete, 1802; y, sobre todo, 1825-1837 (primera obra que se apoya en los documentos y no solo en las crónicas).

2 Concretamente doce años antes, pues hasta 1956 no se otorgó carta de naturaleza a la reflexión específica sobre la disciplina en el entorno del I Coloquio Internacional de Historia Marítima celebrado en París, dirigido por Michel Mollat y que recibió el espaldarazo de Lucien Febvre.

3 Tras el protagonismo de los barcos en los tres primeros coloquios: *Le navire et l'économie maritime du XIII^e au XVIII^e siècle* (1956), *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Age au XVIII^e siècle, principalement en Méditerranée* (1957) y *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIII^e siècle* (1958), se diversifican las temáticas. Así el IV se dedica a *Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen-Age au XVIII^e siècle* (París, 1959); el V a *Les aspects internationaux de la découverte Océanique aux XV^e-XVI^e siècles* (Lisboa, 1960); el VI a *Méditerranée et Océan Indien* (Venecia y Lourenço Marques, 1962); el VII a *Les grandes voies maritimes dans le monde, XV^e-XIX^e siècles* (Viena, 1965) y el VIII a las *Sociétés et Compagnies de Commerce en Orient et dans l'Océan Indien* (Beirut, 1966).

de las temáticas que se integrarían en el amplio entramado de la reciente disciplina. Estos artículos publicados a lo largo de casi un cuarto de siglo constituirían la protohistoria de la historia marítima en España.

Por otra parte, la plena incorporación española a esta corriente se institucionalizó al socaire del IX *Coloquio Internacional de Historia Marítima. Las rutas del Atlántico*, celebrado en 1967 en Sevilla, tras ser elegida como sede en el octavo coloquio con el propósito de estudiar las líneas oceánicas, «rutas» o «derrotas» del Atlántico (*les liasons interocéaniques*).⁴

Fue todo un evento a nivel internacional que movilizó a los directores generales de Enseñanza Universitaria y de Relaciones Exteriores, al rectorado de la Universidad de Sevilla, a la Escuela de Estudios Hispano-Americanos y al conservador de los Reales Alcázares. Aunque se había concebido el tema de las «rutas» como un medio para aunar las preocupaciones de los marinos y de los historiadores, el encuentro estuvo presidido por el desembarco de estos últimos bajo los auspicios de Francisco Morales Padrón y Florentino Pérez-Embid. En su marco se creó la Comisión Española de Historia Marítima, quedando esta nueva disciplina en manos de los historiadores vinculados a *Annales* (como Valentín Vázquez de Prada) y de los investigadores directa o indirectamente vinculados a la Escuela de Estudios Hispano-Americanos (Lourdes Díaz-Trechuelo, José Antonio Calderón Quijano, Vicenta Cortés Alonso, Vicente Rodríguez Casado y Encarnación Rodríguez Vicente), que participaron activamente en el coloquio junto a un plantel escogido de investigadores extranjeros de gran prestigio y diversa procedencia (Francia, Portugal, Italia, Alemania, Bélgica, Noruega, Holanda, Reino Unido y Estados Unidos).

En el coloquio se otorgó a las marinas ibéricas la primera plaza, pues fueron las pioneras en abrir y consolidar las rutas atlánticas y se pasó a presentar las rutas francesas, alemanas, italianas, inglesas y noruegas (desafortunadamente el panorama presentaba lagunas debido a la ausencia de los especialistas en las rutas suecas y neerlandesas por causas de fuerza mayor). Entre las propuestas metodológicas que debían atender a las diferentes áreas de estudio, se abordó la conveniencia de contar con la colaboración de los geógrafos para definir, caracterizar y localizar la problemática de los ámbitos sobre los que versaban los diferentes encuentros, en este caso las rutas atlánticas. Esta

4 Como expresó en el foro hispalense Michel Mollat, presidente de la Comisión Internacional de Historia Marítima, al tiempo que anunciaba la temática del coloquio de Moscú (1970): las relaciones del Atlántico Norte con el Pacífico y la búsqueda de los pasos del Noroeste y del Nordeste, como una prolongación de los aspectos debatidos en el coloquio de Sevilla.

misión fue desempeñada por el prestigioso geógrafo francés Louis Papy,⁵ que trazó las similitudes y los caracteres particulares de las diversas naciones implicadas en la apertura y mantenimiento de las rutas atlánticas. No se llegó en esta reflexión de geografía histórica a los niveles de Fernand Braudel en el celebrado capítulo de Geohistoria en la *Méditerranée*, pero asentó las bases geográficas para la expansión atlántica y la transformación de los litorales, ya sea por la acción de los elementos ya por la intervención humana.

En este contexto, se subrayaron las similitudes junto a los caracteres particulares resultado de factores permanentes (vientos y corrientes) o cambiantes (el desarrollo de la técnica de la navegación a vela y de la orientación durante la singladura, especialmente el cálculo de la longitud adquirido ya muy avanzado el siglo XVIII), concluyendo que los factores políticos no son los únicos que ritman la historia del Atlántico sino que hay que tener en cuenta que la economía tiene también sus reglas y que la gente de mar constituye una gran familia internacional. Se aludió a los temas que habían animado la convocatoria del coloquio, como los itinerarios directos o triangulares (entre los continentes europeo, africano y americano), el aprovisionamiento de las líneas de servicio, los puertos y las oportunidades que ofrecían, la capacidad de servicio de los buques (longevidad, tonelaje, rapidez, maniobrabilidad), los problemas náuticos, los problemas de seguridad en sus diversos aspectos (armamento, convoyes, naufragios), los problemas de financiación, los problemas de la pesca y el comercio, los problemas sociales, militares, diplomáticos o económicos, sin olvidar las cuestiones morales y religiosas sobre la trata de negros y los caminos de la fe de una orilla a otra del océano. En fin, un compendio de las líneas maestras de la historia marítima.

Florentino Pérez-Embido, como vicepresidente de la Comisión Española de Historia Marítima (asistente a los coloquios de Lisboa y Viena), presentó en su discurso a los integrantes de la misma como representantes de los estudiosos que en España cultivaban la historia marítima (el almirante Julio Guillén Tato, director del Museo Naval y secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia; Luis Suárez Fernández, rector de la Universidad de Valladolid; Valentín Vázquez de Prada, catedrático de la Universidad de Barcelona; Emilio Giralt, discípulo de Jaime Vicens Vives, participante en anteriores coloquios y catedrático de la Universidad de Valencia; José Antonio Calderón Quijano, director de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, rector de la Universidad de Sevilla y catedrático de Historia de América; y Francisco

5 Papy, 1968.

Morales Padrón, secretario de la Comisión Española y decano de la Facultad de Filosofía y Letras de Sevilla) y también a las instituciones especializadas en esta disciplina, representadas por sus respectivos directores: Archivo General de Indias, Museo de las Atarazanas de Barcelona, e Institutos del CSIC «Jerónimo Zurita», «Gonzalo Fernández de Oviedo» y «Juan Sebastián Elcano», dedicados respectivamente a las investigaciones históricas, a la historia de América y a los estudios geográficos.

Charles Verlinden, vicepresidente de la Comisión Internacional de Historia Marítima, centró su discurso de inauguración en la colaboración internacional en la exploración del Atlántico, destacando la actuación de diferentes personajes que siendo genoveses, florentinos o venecianos se pusieron al servicio de las naciones ibéricas, de Francia o de Inglaterra, contribuyendo a transformar la civilización occidental en civilización atlántica.

Las conclusiones corrieron a cargo del presidente de la Comisión Internacional de Historia Marítima, Michel Mollat, quien destacó la riqueza científica de los informes y las comunicaciones, mutuamente complementarias, fruto de una investigación rigurosa, así como las aportaciones metodológicas, el planteamiento de nuevas problemáticas y la apertura de nuevas líneas de investigación. Con respecto a los resultados remarcó la propuesta de definición del Atlántico desde un punto de vista tanto geográfico (condiciones climáticas de las rutas marítimas) como histórico (varios Atlánticos: subártico, cantábrico, portugués, español), como un espacio que se adapta al reparto zonal del Océano y a la distinción jurídica de mares libres y mares cerrados, así como el esfuerzo realizado para distinguir y clasificar las rutas y sus infraestructuras.

Como resultado inmediato de la reunión, el *Anuario de Estudios Americanos* asumió la publicación de los resultados en un volumen singular (tomo XXV, 1968) con los artículos, estudios, comunicaciones, discursos de apertura, clausura (conclusiones) y una sección de historiografía y bibliografía americanistas bajo la dirección de Morales Padrón, posiblemente el germen del primer repertorio bibliográfico de Historia Marítima de España, que publicaría la Escuela de Estudios Hispano-Americanos dos años más tarde.⁶

Dado el abultado número de los artículos, más de cien, en los que se abordan diversas facetas de la historia marítima (sin contar los que tratan del comercio marítimo reglado), que han desfilado por las páginas del *Anuario*

6 Pérez-Embid y Morales Padrón, 1970. Este utilísimo repertorio deja fuera a los primeros clásicos españoles de la Historia Marítima como al ilustrado erudito Martín Fernández de Navarrete, ya citado, y al historiador positivista y capitán de navío Cesáreo Fernández Duro, 1895-1903 y 1876-1881.

en los 75 años de su existencia, se va a prescindir del comentario sobre el proceso de la institucionalización en Europa y en España de esta rama de la historia sobre el que ya existen publicaciones.⁷ Además, para atenernos al título, nos hemos centrado en los sesenta y cuatro artículos (el 60 % de la totalidad) editados en los primeros treinta y dos años de existencia de la revista, justamente los tiempos de la génesis y definición de la disciplina. El criterio para realizar el corte en 1975 en vez de en 1968 no ha sido aleatorio, sino que se fundamenta, por un lado, en la continuidad de la aparición de artículos con una regularidad casi anual (en la secuencia de los treinta y dos solo hay cinco años en los que no hay ninguna contribución, 15,5 %), mientras que en los cuarenta y tres años restantes hay significativas cesuras (en veintidós no se publica ningún artículo de esta temática, 51 %). Por otro, en la posibilidad de incluir algunos aspectos nuevos en esos siete años que permiten valorar en su justa medida la función del *Anuario* como caja de resonancia de la consolidación y el progreso de la historia marítima como una disciplina con entidad autónoma dentro del abanico de áreas que conforman la historia en general y la historia de América en particular.

La historia marítima como economía marítima

Esta área de la historia marítima se interesa, de un lado, por el conocimiento de las actividades económicas que guardan relación con el mar: el comercio marítimo y sus ramos asociados (corso, contrabando, piratería), la construcción naval y la pesca.

Las rutas comerciales y la navegación

Dentro de la economía marítima se aborda el estudio de las rutas marítimas (desde las modestas de cabotaje hasta los grandes derroteros intercontinentales, como la Carreira portuguesa, la Carrera de Indias, el Galeón de Manila o las complejas vías del comercio triangular), de los sistemas portuarios dentro de los complejos imperiales o de la red de etapas, factorías de las grandes compañías de las Indias occidentales y orientales, así como de los productos de intercambio, que se expanden por las cuatro partes del mundo en la era de la primera globalización.

7 Alfonso Mola, 1999. Martínez Shaw, 2014.

En este apartado el gran hispanista alemán Ernst Schäfer, que ya había publicado el primer tomo de su magna obra sobre el Consejo de Indias y la Casa de la Contratación, pudo ofrecernos en 1946 (el mismo año de su muerte) un artículo en el *Anuario* que resumía todas sus investigaciones sobre el tema capital de las comunicaciones indianas tanto por mar como por tierra, con un acierto tal que su descripción de la red de rutas marítimas ha seguido sirviendo desde entonces como base para los estudios posteriores en la materia, los cuales poco pudieron añadir a su diseño de las rutas de la Carrera de Indias.⁸

Por otra parte, el pionero esfuerzo de Lourdes Díaz-Trechuelo por colocar a Filipinas en el mapa y el discurso sobre las Indias españolas durante los tiempos modernos, la condujo desde fechas tempranas a ofrecer noticias, exhaustiva y rigurosamente documentadas, sobre diversos aspectos de la historia del archipiélago. Así, en el *Anuario* de 1956 presentó uno de sus trabajos tempranos sobre una cuestión que suscitó numerosos debates a lo largo del siglo XVIII, la invención de alternativas a la ruta tradicionalmente seguida por el Galeón de Manila, el derrotero diseñado por Enrique Herman en 1730, que la autora analiza para presentar sus ventajas: mayor rapidez y mayores posibilidades de contrarrestar el descarado contrabando practicado en el estrecho de San Bernardino. El trabajo se completa con la travesía pilotada por Felipe Thompson a bordo de la fragata Buen Fin en 1773, que serviría de base para otros ensayos posteriores e incluso para perfilar la derrota en las aguas del Atlántico de la expedición de Malaspina.

En el contexto del *IX Coloquio Internacional de Historia Marítima* dedicado a las rutas del Atlántico, el *Anuario* ofrece un observatorio privilegiado desde su número XXV, de 1968, para estudiar las líneas oceánicas dentro de una programación a largo plazo (de la que la cita sevillana era el primer paso), por lo que, a pesar de que las aportaciones a este campo de la historia marítima muestran saltos significativos desde el punto de vista cronológico⁹ y geográfico,¹⁰ se puede acceder al estado de la cuestión sobre la materia a la altura de los años 60.

El volumen recoge la comunicación de Vicenta Cortés sobre la experiencia de los onubenses en la navegación atlántica que les permitió incorporarse a la empresa colombina y a los denominados viajes menores o andaluces realizados en los años finiseculares del Cuatrocientos.

8 En la relación final se incluyen los datos completos de los artículos publicados en el *Anuario*, por lo que se considera innecesario repetir las referencias.

9 Por ejemplo, el artículo de Touchard y el de Guiral y Barak.

10 Artículos de Amaral Lapa, Deschamps y Toussaint.

Mientras que la visión general es realizada por Pierre Chaunu, el cual estaba especialmente cualificado para redactar el capítulo relativo a las rutas españolas del Atlántico desde la publicación de su monumental *Séville et l'Atlantique*. Por dicha razón, el historiador francés no quiso centrarse exclusivamente en los dos polos de su investigación, pese a admitir lógicamente la primacía de Sevilla en el tráfico ultramarino durante los siglos XVI y XVII y la primacía del tráfico ultramarino sobre los demás, aunque confesando que no se disponían de cifras para aquilatar esa superioridad. De esa forma, la primera parte de la ponencia se ocupa de las rutas del Cantábrico desde los tiempos bajomedievales hasta su cenit el siglo XVI. Ese circuito, como todos, hunde sus raíces en la geografía y en la economía (la huella de la escuela de *Annales* está siempre presente): su base es el intercambio de la lana castellana contra las telas del norte, especialmente de Francia y de Flandes, aunque su fuerza proviene también de la producción de hierro, de la construcción naval y de la pesca de altura, no solo en aguas del Atlántico europeo, sino también de Terranova.

Luego se ocupa de la gran ruta del Atlántico, la Carrera de Indias, describiendo los sistemas de navegación, el volumen y naturaleza de los intercambios, con una especial atención a los metales preciosos, objeto de estudio por parte del propio Chaunu y, con anterioridad, por Hamilton (*American Treasure and the Price Revolution*, 1934). Siguiendo con los tesoros americanos, el autor reconoce la falta de precisión en los destinos del oro y la plata, aunque comenta algunas hipótesis ya bien fundamentadas, y hasta plantea algunas cuestiones de índole más general: ¿Fueron los intercambios a través del Atlántico americano los verdaderos sostenedores de la Monarquía española y del Imperio? ¿Fueron los metales preciosos que entran por Sevilla los responsables del *take-off* de Europa?

Lourdes Díaz-Trechuelo, autora ya antes de la celebración del coloquio de un libro capital sobre la Real Compañía de Filipinas (publicado en 1965), aborda en su artículo una temática que cincuenta años después continúa siendo una de las más frecuentadas líneas de investigación dentro y fuera de nuestro país, la navegación española por el océano Pacífico, aquel que el australiano Oskar Spate llamaría más tarde *the Spanish Lake*, tanto la llevada a cabo desde la propia metrópoli, como desde Nueva España, desde donde se organizó la expedición de Miguel López de Legazpi, que conseguiría la ocupación de las islas Filipinas y su integración en los dominios de la Corona española, tras la fundación de Manila en 1571. Antes se cosecharía uno de los más granados frutos de la expedición, el

descubrimiento de la ruta de retorno a América, el llamado tornaviaje que, intentado sin éxito por otros varios navegantes españoles, llevaría a cabo Andrés de Urdaneta. A partir de este hecho crucial, Filipinas quedó unida a Nueva España por una línea regular conocida como el Galeón de Manila o como Nao de China, puesto que permitía el comercio transpacífico entre el Imperio del Medio y el virreinato novohispano, basado en el intercambio de la seda china (más la cerámica y otros productos asiáticos) contra la plata americana, constituida como el auténtico catalizador de la llamada globalización ibérica o primera globalización.

Valentín Vázquez de Prada, adherido a los principios de la escuela de los *Annales* como uno de los discípulos españoles de Fernand Braudel, ciñó su ponencia al Atlántico y al siglo XVIII, un espacio y un tiempo que estaban por estudiar en aquel momento, salvo en lo que hacía referencia a Cataluña (pues la tesis de Pierre Vilar había visto la luz en 1962). El autor armó un excelente esquema de todos los conocimientos que se poseían en el momento acerca del funcionamiento de la ruta a lo largo del Setecientos, ordenando todos los hitos fundamentales en la trayectoria de la Carrera de Indias desde el traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación y del Consulado (1717): el restablecimiento del sistema tradicional de flotas, el impulso dado a las compañías privilegiadas (todavía insuficientemente estudiadas) y el abandono final del sistema de flotas, que daría paso al nuevo régimen del Libre Comercio implantado por el Reglamento de 12 de octubre de 1778, que también esperaba a sus historiadores. En la segunda parte analizó los navíos, los puertos y las rutas, casi reconstruyendo así el título de la privilegiada serie de la escuela de los *Annales: Ports, routes et traffics*.

Continuando con el ámbito ibérico, tres profesores, Avelino Teixeira da Mota, Jorge Borges de Macedo y Frédéric Mauro, se ocuparon de las problemáticas particulares de las rutas lusitanas a lo largo de más de cuatro siglos. Por ello, el artículo se divide en cuatro grandes periodos, cada uno epigrafiado de una forma singular:

El ciclo del oro y las especias (1450-1575) se preocupa por analizar las aportaciones específicamente portuguesas a la expansión atlántica: el uso de la carabela de vela latina, la utilización de la brújula y el portulano y el progreso en el cálculo de la latitud así como su participación en un comercio tradicionalmente en manos de los mercaderes y dependiente de los productos mediterráneos. El ciclo del azúcar (1575-1700) cambia el panorama anterior, desde la completa decadencia de la ruta de las Indias Orientales al auge de la del Brasil, mientras surgen otras enteramente nuevas, como

es el caso de la que une a África con Brasil, que necesita imperiosamente de los esclavos para sostener su economía azucarera, de tal modo que, como decía el padre Antônio de Vieira, en estos años la América portuguesa no podía sostenerse sin los negros de Guinea y, sobre todo, de Angola. El ciclo del oro brasileño (1700-1800) no altera la ruta que une a Portugal con Brasil, aunque cambia la importancia relativa de los productos importados, ya que frente al azúcar y el tabaco se alzan el oro y los diamantes. Finalmente, la época de la revolución industrial, después de 1800, transformó radicalmente todo el panorama, multiplicando las rutas metropolitanas, las rutas coloniales e incluso la ruta brasileña (convertida en una ruta «sentimental», por ser esencialmente demográfica).

Hermann Kellenbenz, profesor en la Universidad de Colonia, contribuyó al coloquio con una aportación muy elaborada y completa que trataba de dar cuenta de una temática poco frecuentada por la historiografía, la presencia alemana en las rutas atlánticas desde la Edad Media hasta mediados del siglo XIX. Y empezó por definir que la navegación alemana se ceñía, como era natural, a los puertos hanseáticos, con el dominio de las cocas (*kogge*) como barcos mercantes. Y por adelantar que esta navegación se limitó durante siglos al tráfico realizado a lo largo de las costas de los Países Bajos, Francia y Portugal, aunque desde el siglo XVII se asomó tímidamente al espacio andaluz de la Carrera de Indias y más esporádicamente aun se encaminó directamente al mundo americano.

El reconocido hispanista belga Charles Verlinden ofrece, con su habitual erudición y solvencia, una pormenorizada noticia de la presencia de navegantes italianos (genoveses y venecianos) en las rutas atlánticas durante la Baja Edad Media y su presencia en Lanzarote o las islas de Cabo Verde; el estudio se cierra con un apartado dedicado a Cristóbal Colón, a quien favoreció su fracaso en Portugal y su éxito en Castilla, ya que solo aceptando la sugerencia de partir de Canarias pudo alcanzar el Nuevo Mundo.

Federigo Melis, otro de los grandes conocedores del mundo del comercio medieval, nos ofrece también una amplia serie de noticias sobre la actuación de las compañías toscanas (florentinas y luquesas) en el mundo atlántico durante los siglos XIV y XV, instaladas en Flandes, Inglaterra, Irlanda, Madeira, Canarias y la Península Ibérica.

Mariano Gabriele analiza los principales datos que definen la trayectoria de la marina mercante italiana durante los años 1800-1860, la etapa final de la navegación a vela. Los destinos ultramarinos preferentes fueron los puertos del Río de la Plata, donde la emigración italiana estaba encontrando

su área privilegiada de acogida, y después los puertos de los Estados Unidos y de las Antillas. Por último, el autor destaca los proyectos y las iniciativas para sustituir la navegación a vela por la navegación a vapor en el Atlántico durante la década de 1850-1860.

El artículo de Vito Dante Flore, continuación del anterior, constata en la segunda mitad de siglo la lenta sustitución de la vela por el vapor en la navegación ultramarina italiana, con la aparición de los *clippers* a vapor por iniciativa del armador genovés Gian Battista Lavarello. El autor desgana una serie de estadísticas sobre los puertos de partida y los de llegada, que nos demuestran, por una parte, el absoluto predominio de Génova y, por otra, un orden de magnitudes en los destinos del siguiente tenor: Argentina, Estados Unidos (Nueva York), Uruguay, Brasil y las dependencias españolas (Cuba, Santo Domingo). Una característica singular a destacar es el peso que, frente al tráfico de mercancías, posee el transporte de emigrantes, cuyos rasgos principales se delinean en dos largos apartados.

Por su parte, Svein Molaug consigue plenamente cumplir su objetivo de ofrecernos una panorámica de la historia de la marina mercante noruega en el siglo XIX, que se inicia con un pertinente balance de la presencia noruega en Groenlandia y en la península del Labrador a partir del año 1000 y hasta el final de los tiempos medievales, cuando la combinación de la peste negra, la competencia de la liga hanseática y la unión con Dinamarca asestó el golpe de gracia a la navegación noruega de este periodo. El despegue de la marina noruega moderna, como en el caso italiano, hay que situarlo después de la superación de las conmociones provocadas por las guerras napoleónicas (hacia 1840) y, también aquí, la principal función de los barcos noruegos fue el transporte de emigrantes a las costas de Canadá y de Estados Unidos, aunque hay que destacar el papel jugado por la exportación de pescado (bacalao seco y arenques salados) y madera.

Apoyándose en una ingente masa documental, Gary Max Walton estudia con minuciosidad y precisión el tráfico de los puertos de las colonias británicas de América en el periodo inmediatamente anterior a la independencia de los Estados Unidos y asienta con autoridad una serie de hechos significativos. Primero, la región no participó en el comercio triangular. Segundo, el tráfico esencial fue la lanzadera entre las colonias continentales y las Antillas inglesas (Jamaica, Barbados). Y tercero, las rutas comerciales tendieron a especializarse en el siglo XVIII, de modo que tanto los armadores como los comerciantes se inclinaron por dedicarse a uno solo de esos tráficos y esas rutas.

David Waters analiza la influencia de la navegación atlántica inglesa en la resolución del cálculo de la longitud en la navegación de altura a lo largo de los siglos XVII y XVIII y de los dilemas estratégicos que plantean las rutas atlánticas en el tránsito del siglo XIX al XX. Y aquí acaban los artículos del número extraordinario dedicado a la historia marítima en su faceta de navegación y rutas comerciales. Algunos años más tarde, en torno a los fastos del Quinto Centenario, volverán a aparecer en el *Anuario* las rutas del comercio transpacífico.

Contrabando y piratería: el comercio alternativo

Una serie de actividades económicas asociadas al comercio marítimo (contrabando, piratería) han venido en ser consideradas como comercio alternativo, ya fuera como contrapartida ilícita al comercio legal registrado o ya fuera como medio de obtener beneficios comerciales a costa de la agresión contra los intereses mercantiles enemigos. Además, los estudios sobre esta cara oculta de la luna se han completado con los estudios regionales que amplían el conocimiento del complicado engranaje de la Carrera de Indias a través de los comportamientos particulares.

El trabajo pionero, tanto por su especialización regional como por ser el primero en el tiempo realizado por un investigador español, es el de Francisco Morales Padrón, que desde su cátedra de Historia de los Descubrimientos realizó importantes incursiones en el campo de la historia de la economía marítima desde fecha muy temprana. Así, en 1952 el *Anuario* publicó un artículo (ampliado en su libro *El comercio canario-americano*, 1955), en el que abordaba la influencia del contrabando en la concreción de la ruta ultramarina de los galeones y flotas. Partiendo del papel que las islas Canarias juegan en el engranaje mercantil del Imperio desde el propio establecimiento del comercio americano, Morales Padrón presenta, como secuelas de la organización que se deriva del trasiego comercial, tanto el fraude como el contrabando, consecuencia de las reglamentaciones y restricciones a la exportación y la consiguiente pugna entre Sevilla (sede de la Casa de la Contratación) y Canarias para neutralizar las anomalías que generaba el comercio indiano centralizado e intervenido.

Poco después Bibiano Torres (1955) nos introduce en el carácter geoestratégico de la isla de Vieques, una codiciada presa en el horizonte de ingleses, franceses y daneses desde donde orquestar el comercio clandestino

con Puerto Rico, a cuya jurisdicción estaba adscrita, desde finales del siglo XVII y a lo largo de la centuria siguiente. Son numerosas las reales órdenes instando al gobernador de Puerto Rico a que inspeccione periódicamente y desaloje a los extranjeros asentados que se dedican a la explotación maderera (guayacán y mora), a la pesca de tortugas y al contrabando. No obstante, esta actividad ilícita continuó, pues los propios portorriqueños, integrantes de las milicias urbanas que debían luchar contra el comercio alternativo, estaban muy interesados en que no cesase el contrabando.

Como nexo entre el contrabando y la piratería el *Anuario* acogió un temprano, lúcido y excelente artículo de Guillermo Céspedes del Castillo (1952) que nos presenta el atractivo que ejercía el Pacífico americano para los enemigos del imperio español (desde el reinado de Carlos II hasta el final de la guerra de Sucesión), en tres frentes: las ciudades costeras propicias por su indefensión para el saqueo de piratas y filibusteros, el contrabando y la existencia de amplios sectores litorales deshabitados que ofrecían prometedoras perspectivas para empresas de asentamiento y conquista. Sin embargo, el difícil acceso al Pacífico (cabo de Hornos e istmo de Panamá) así como la lejanía de las bases de aprovisionamiento (Jamaica y enclaves del Caribe) eran la mejor defensa del litoral pacífico ante las arremetidas de filibusteros ingleses, holandeses y franceses. Tras los ataques piráticos de Morgan a Portobelo (1668) y Panamá (1671), ambas ciudades se fortificaron, por lo que el punto más débil del istmo fue la provincia del Darién con costas a ambos océanos. Los logros de la expedición de Bartholomew Sharpe en el Pacífico estimuló la aparición de filibusteros dispuestos a emularle, atacando las costas de Chile, apresando barcos peruanos, saqueando las ciudades costeras y tratando incluso de atacar (sin éxito) el Galeón de Manila y la Armada del Mar del Sur.

El virrey conde de la Monclova reorganizó la Armada del Mar del Sur (1692) y compró en los astilleros de Guayaquil unas fragatas ligeras de escaso calado para perseguir a los menudos barcos piratas por los recovecos del litoral. Además, ante la falta de recursos oficiales, la iniciativa privada colaboró con la Armada a través de la constitución de la Compañía de Nuestra Señora de Guía formada por los comerciantes limeños, que costearon tres barcos con objeto de destruir a los piratas a cambio de recibir pólvora, cañones, exención de registro y autonomía administrativa. Aunque limpiaron de bandidos el litoral pacífico, la compañía entró en decadencia por no poder financiar sus empresas y, pese a su honradez, se temió que aprovecharan su dotación y privilegio de exención de registro para hacer

contrabando, de modo que en 1693 vendió los buques y se extinguió por falta de apoyo oficial.

Las agresiones del Pacífico se simultanearon con las realizadas en el Caribe sobre las costas de Campeche, Santo Domingo y Florida, para lo cual los filibusteros ingleses y los bucaneros franceses contaban con el apoyo descarado de los gobernadores de las respectivas colonias antillanas con objeto de legalizar y ampliar el contrabando británico y galo con los puertos indios so capa de filibusterismo. En esta tesitura, por un lado, Luis XIV (en guerra con España) montó en 1697 una expedición de veintidós buques, con ayuda de armadores de Brest y de los propios bucaneros, que atacó Cartagena de Indias y se retiró con un cuantioso botín. Por otro, tuvieron lugar las expediciones escocesas de William Patterson y Alexander Campbell a la jungla del Darién, aunque los colonos abandonaron Nueva Caledonia en la costa darienita a causa del duro clima tropical (1689 y 1700).

Por último, durante la guerra de Sucesión, los ingleses cañonearon las fortificaciones del Darién (1702) y amenazaron Cartagena de Indias (1707), mientras que en el Pacífico los barcos corsarios ingleses eran neutralizados por los aliados franceses (1704), que fueron autorizados por ello a vender mercancías en El Callao. Era el comienzo del contrabando que siguió en los años siguientes, pues eran unos auxiliares valiosos contra el corso británico. Los franceses saturaron los mercados y la consiguiente baja de precios arruinó a muchos comerciantes peruanos. Cuando finalizó la guerra, el daño estaba hecho.¹¹

Por otro lado, se ha de mencionar la comunicación presentada en el encuentro sevillano de 1967 por la paleógrafa tinerfeña Manuela Marrero en el marco de un *mare nostrum* que ya había perdido su protagonismo por el desplazamiento del centro neurálgico de las relaciones mercantiles internacionales hacia el Atlántico, pasando de centro del mundo euro-asiático-africano a convertirse en periferia. A destacar su estudio sobre el pirata François Le Clerc (*Jambe de Bois*) en el ataque a Santa Cruz de la Palma, en el que imbrica la crónica isleña con la historia general a través de la empresa americana.

El trabajo del reputado investigador del CNRS Robert Richard (1972), especialista en los armadores y negociantes del Havre e impulsor de un fichero internacional de buques (1630-1760), presenta las prácticas de contrabando y piratería llevadas a cabo por los bucaneros instalados en la isla

11 Malamud, 1986.

Tortuga y en la región noroccidental de La Española (asentamiento francés desde 1605 como «tierra de nadie», donde se protegía a los cimarrones huidos de las plantaciones orientales españolas y se aprovisionaba a los barcos que cruzaban el Caribe de la preciada carne ahumada de los cerdos salvajes, actividad considerada ilegal por la Corona española) durante un momento concreto, 1649, cuando Le Vasseur, gobernador de Tortuga, mantiene una postura hostil con los bucaneros de Saint-Domingue. Lo más interesante es la información sobre el sistema de contratos establecidos entre los armadores o los capitanes y los propietarios de las cargazonas, que los autorizaban para la venta, la compra y el trueque, pues tanto en Tortuga como en Saint-Domingue apenas existía una economía de tipo monetario. Además, las tripulaciones no estaban contratadas a sueldo, sino que cobraban en función del producto de la transacción comercial.

Construcción naval

En 1958 el *Anuario* se hace eco de un artículo pionero y modélico, redactado por Antonio Béthencourt, sobre la creación del astillero mexicano de Coatzacoalcos. Decidida su fundación por Felipe V en 1730, perdería en 1735 su condición de astillero real a causa de la lentitud del aprovisionamiento de madera, clavazón y herrajes, unidos a la falta de mano de obra, las dificultades de comunicación con Veracruz y la insalubridad del lugar. Aunque se clausuraron las instalaciones al concluir la fabricación del navío Nueva España, continuaría funcionando como centro abastecedor de mástiles para la arboladura de los barcos construidos en La Habana y como carenero de los barcos de la Carrera de Indias y de las escuadras de Torres y de Reggio durante la guerra del Asiento y de la Pragmática Sanción (1739-1748).

Pesca

La pesca, pese a haber sido hasta hace bien poco la cenicienta de los estudios de historia de la economía marítima, ya tuvo su representación en el *Anuario* desde sus primeros tiempos. En efecto, el artículo de Vicente Palacio Atard (1944) aborda una cuestión de gran trascendencia: la exclusión de los pescadores de altura de Vizcaya y Guipúzcoa de las pesquerías de bacalao en Terranova, pese a que sus derechos estaban bien establecidos desde tiempos inmemoriales. Sin embargo, la negociación, promulgación

y aplicación del tratado de Utrecht expulsó a los pescadores vascongados de esos caladeros a partir de 1715. El trabajo nos explica las negociaciones para conseguir la correcta aplicación de las cláusulas del tratado y la abusiva negativa inglesa a aceptarlas, de ahí la frustración de la diplomacia española y la secular dependencia española respecto del bacalao importado precisamente por los barcos ingleses.

Una variable muy especial de la pesca es el rescate de perlas. Manuel Luengo (1952) detalla los diversos intentos por incrementar el rendimiento de las pesquerías de Cubagua y Margarita en el siglo XVI, mediante la incorporación de nuevos métodos, para cuya implantación diversos inventores y empresarios recabaron la autorización de las autoridades competentes. De algunos ensayos documentados, la información es muy parca, lo que lleva al autor a pensar que se trataba de unos aparatos de arrastre de los fondos marinos, que nunca tuvieron éxito. Solo destaca la más precisa descripción de un ingenio que puede considerarse como «un embrión de las campanas de buzos». La mención a la «tartana» cierra este ciclo de invenciones, que se saldaron con un rotundo fracaso, aunque sean indicativas de una cierta capacidad de inventiva técnica y empresarial cuando se trataba de hacerse con unos recursos que se presentaban como capaces de ofrecer grandes beneficios a sus explotadores.

La historia marítima como historia urbana

El *Anuario* tampoco ha sido ajeno a la vertiente de la historia marítima como historia urbana y fue recogiendo desde el comienzo de los años cincuenta una serie de artículos sobre las defensas militares del frente marítimo como uno de los instrumentos más eficaces para neutralizar los ataques piráticos y corsarios, aunque todos ellos coinciden en señalar que el único y gran obstáculo para llevar a cabo la acción defensiva fue siempre la falta de dinero para su financiación. En este sentido va parte del citado trabajo de Guillermo Céspedes del Castillo (1952) en torno a las defensas del frente litoral pacífico (fortificaciones del puerto de Valdivia mediante el fuerte de las Cruces) y caribeño del virreinato peruano desde el reinado de Carlos II hasta el fin de la guerra de Sucesión, con especial atención al istmo de Panamá. El complejo sistema militar estaba montado en torno a dos plazas fuertes: Portobelo y Panamá. Tras la devastadora expedición del pirata Morgan se reedificó Panamá, se la rodeó de una muralla provista de dos baterías para proteger el puerto y se

consolidó el fuerte de Chagres, que amparaba la desembocadura del río, con el almacén para el depósito de mercancías y las barracas de los negros encargados de los trabajos de la fortificación panameña, cuyo lento ritmo hizo que las obras se prolongaran durante años. Por otra parte, pese a ser El Callao una plaza fortificada, los vecinos de la capital del virreinato no se consideraban a salvo y gracias al pánico y al dinero de los comerciantes, se construyeron sólidas murallas en torno a Lima. Y es que las partidas derivadas por la Hacienda virreinal para afrontar la financiación defensiva siempre fueron más exiguas de lo necesario debido a que la paralización del comercio por la acción de los piratas, perturbaba la vida económica y este hecho repercutía en una recaudación tributaria menos cuantiosa.

Un complemento es el extenso trabajo de Guillermo Lohmann (1963) sobre las fortificaciones limeñas y chalacas desde finales del siglo XVI a mediados del XVIII, erigidas más como una demostración de poder que de defensa efectiva de la codicia extranjera. El primer hito de su construcción se establece en 1583-1600 cuando El Callao actuaba como un imán para los piratas que surcaban las aguas del Pacífico y se erigen unos bastiones bastante precarios. El segundo, en 1600-1618, cuando se intensifican los proyectos de fortificación ante el merodeo del pirata Joris van Spilbergen en las costas peruanas con una flotilla armada por el Gobierno neerlandés y la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales. El tercero, en 1619-1638, constituido por un plan de defensa (5 fuertes, defensas accesorias y obras complementarias), que mostró su operatividad durante la acción de la poderosa flota de doce navíos de guerra holandeses («escuadra de Nassau») al mando de Jacome L'Hermite, pues los piratas solo pudieron bloquear Lima durante cinco meses desde su base de operaciones en la isla de San Lorenzo y al no cumplir su objetivo invasor hubieron de retirarse volviendo al Atlántico. El cuarto, en 1639-1647, cuando se erigió una gran muralla en El Callao y se levantó una ciudadela. Tras el auge constructivo se asiste al paulatino ocaso de la muralla por negligencia en su conservación durante el largo período de 1648 a 1746. Durante el siglo XVIII se aplica una política de parcheo que queda arrasada por el tsunami del 46 que penetró 5 kilómetros barriendo el caserío, las murallas y el vecindario. Tras la hecatombe, comenzaron las diligencias para erigir el imponente castillo del Real Felipe.

Otro largo artículo es el de Mariana Rodríguez del Valle (1960) sobre las fortificaciones en Guatemala, levantadas como consecuencia de los ataques en el siglo XVI de piratas y corsarios, pesadilla de las ciudades

costeras centroamericanas, que continúa en el XVII con las incursiones de los filibusteros ingleses y se acentúan en el XVIII desde el establecimiento inglés de Belice. La Capitanía General de Guatemala organizó la defensa litoral con la erección de los fuertes de San Felipe de Bacallar, Bustamante del Golfo Dulce, San Francisco, San Fernando de Omoa, Inmaculada Concepción y San Fernando de Matina, los cuales necesitaron ser reconstruidos en el siglo XVIII.

No menos extenso es el completo estudio de Antonia Heredia (1958) que va más allá de las fortificaciones de la caribeña isla Margarita ubicada en un lugar estratégico de paso hacia Tierra Firme, por el que los enemigos de España podían fácilmente saltar al continente. Repasa con gran maestría el método de la pesca de las perlas y la explotación de las salinas de Araya, antes de pasar al análisis de la esterilidad de la isla, del asentamiento en las ensenadas del litoral sureste (la banda norte, una costa brava y peñascosa) y de la escasa población, que huía a los montes cuando veía las urcas holandesas (buscando la sal en la punta de Araya, frente a Margarita), los navíos franceses (en busca de esclavos) y los ingleses (atraídos por las perlas) por miedo al saqueo dada la inexistencia de defensas o fortificaciones. A partir de mediados del siglo XVII se realizaron algunos proyectos que no pasaron de los planos por la resistencia de las Cajas Reales de Caracas y Panamá a pagar las fortificaciones de Margarita, de modo que en 1677 la arribada de una armada francesa pudo saquearla con gran facilidad. Durante el siglo XVIII se mantuvieron inconclusos los castillos de San Carlos en el puerto de Pampatar y el de Santa Rosa en la capital, pese a que las necesidades defensivas se habían incrementado a raíz de la demolición del fuerte de Santiago de Araya como consecuencia de la inundación de las salinas (1762).

El trabajo de Juan Manuel Zapatero (1966) se centra en el estudio técnico del anteproyecto de 1570 para la erección de una ciudadela-castillo en San Juan de Ulúa, el surgidero, frente a Veracruz, de los navíos de comercio de las flotas, cuya importancia hacía obvia la necesidad de contar con una obra fuerte para su defensa frente a las eventuales agresiones de piratas y corsarios. El anteproyecto contiene la obra efectuada en 1552 con la torre Vieja y la ampliación del antiguo lienzo de la cortina o pared de argollones para el amarre de los navíos. Para el análisis de esta traza inédita el autor parte de los planos de la «Prospectiva» del ingeniero Juan Bautista Antonelli (1590) y continua con los proyectos de los ingenieros Boot (1621), Marcos Lucio (1671), Pozuelo (1674), Sousa (1684) y Jaime

Franck (1689-1692), que fue el que finalmente cerró la isla en un recinto-castillo polígono-rectangular con sus torres para amparar los barcos de los nortes con la torre Nueva y su baluarte.

Por otra parte, Louis-André Vigneras (1959) se ocupa de las fortificaciones de Florida, unos fuertes consistentes en simples empalizadas de madera sobre las que se montaban las piezas de artillería y que como era lógico se incendiaron y reconstruyeron en numerosas ocasiones. El fuerte de San Agustín se erigió a raíz de las campañas contra los establecimientos franceses fundados por colonos hugonotes. Tras la victoria sobre los franceses en 1565 los españoles construyeron en la costa atlántica las fortificaciones de San Mateo, San Pedro, San Marcos y Santa Elena (para la protección de los colonos asturianos que se habían asentado en la zona). La presencia de Francis Drake en 1586 concienció sobre la necesidad de reforzar estos emplazamientos.

Para completar los ámbitos litorales susceptibles de ser fortificados, se cierra este apartado con un artículo de Lourdes Díaz-Trechuelo (1964) que se ocupa de la situación de la capital de las islas Filipinas durante la guerra de los Siete Años (guarnición, milicias, defensa, asedio de la flota británica y ocupación en 1762-1763 con la connivencia de los sangleyes) y subsidiariamente de las obras defensivas del arsenal de Cavite y de la plaza de Manila, cuya ciudadela en torno al fuerte de Santiago (para defender la desembocadura del río Pasig) había sido renovada en 1733. Con motivo del conflicto bélico se consolidaron parte de las estructuras de la ciudad fortaleza de Intramuros, operación que volvió a realizarse en el contexto de las guerras finiseculares del Setecientos a cargo de Ignacio María de Álava, el cual, además de reforzar las defensas costeras, publicó el Reglamento adicional a la Ordenanza de Marina (regulando todo lo concerniente a la Nao de Acapulco, 1802) y estableció el Apostadero de Marina de Manila.

La historia marítima como historia social

La historia marítima se introduce en la historia social a través del estudio de sus agentes: los empresarios navales y los gremios de mar y maestranza (marineros, carpinteros de ribera y calafates). Un amplio apartado que puede incluir asimismo a los pasajeros, es decir, la emigración marítima (voluntaria o forzada).

Empresarios navales

Louis-André Vigneras (1957) nos muestra al comendador Alonso Vélez de Mendoza y a Luis Guerra, fabricante de bizcocho de Triana, que armaron dos carabelas (la San Cristóbal y la Sancti Spiritus) comandadas por ellos mismos, para un viaje a Brasil (1500-1501). Navegaron hasta el cabo de San Agustín donde pusieron rumbo al sur, convirtiéndose en los primeros en explorar dichas latitudes, antes de regresar con un contingente de indios esclavos como principal beneficio económico de la empresa.

Por su parte, Carlos Martínez Shaw (1973), sobre la base de una documentación muy poco utilizada (las actas de patronía y los reconocimientos de *parçoners* de los barcos mercantes catalanes de mediados del Setecientos), ofrece un trabajo pionero sobre el modo de financiación y sobre la composición de los grupos interesados en la construcción naval.

Mientras el concienzudo investigador del archivo notarial barcelonés, José María Madurell (1968), aporta aquí un interesante contrato de flete de una compañía catalana entre Cádiz y Tenerife (1574), en un momento en que la investigación en este terreno estaba todavía dando sus primeros pasos.

A medio camino entre este apartado y el siguiente se encuentra el artículo de Encarnación Rodríguez Vicente (1968) sobre la presencia en Lima de extranjeros vinculados con el mar. Las composiciones de 1591 y 1618 mostraron que había muchos portugueses (es la época de la Unión de las Coronas), así como genoveses, corsos, saboyanos, venecianos, griegos o franceses y que muchos habían pasado a América (pese al veto legislativo) enrolados como tripulantes en los buques de la Carrera, de ahí que el mayor porcentaje de estos tuviera el mar como medio de vida. Destacan los que se declaran dueños de barcos y maestros, aunque la mayoría son pilotos y artilleros y hay un nutrido grupo de marineros, calafates, carpinteros de ribera y toneleros. Las autoridades fueron laxas pues muchos servían en la Real Armada y eran de gran utilidad como técnicos en el sector marítimo.

Gente de mar y maestranza

Los gobiernos absolutistas necesitaban de tripulaciones para sus buques de guerra, de modo que trataron de solucionar el enrolamiento de marineros o de carpinteros de ribera y calafates (hombres de mar y de maestranza) mediante el recurso a la Matrícula de Mar, cuyo objetivo básico era

tener perfectamente controlados a todos aquellos profesionales susceptibles de ser movilizados en caso de un conflicto bélico. Este reclutamiento fue haciéndose más complicado a medida que la guerra en el mar exigía la puesta a punto de enormes armadas formadas por grandes barcos que exigían ingentes tripulaciones. Cada Estado solucionó esta carestía de tripulantes como pudo, pero algunas potencias marítimas debieron recurrir a fórmulas compulsivas de servicio obligatorio en la Armada.

En el caso de España, todos los que en algún momento nos hemos acercado a la Matrícula de Mar somos deudores del trabajo de Ángel O'Dogherty publicado en el *Anuario* (1952), un artículo de referencia sobre el origen y la evolución de la Matrícula en España con especial énfasis en el reinado de Carlos III, un periodo en el que existió una verdadera política naval que posibilitó la salvaguardia del Imperio frente al acecho de las principales potencias marítimas. Nos acerca al planteamiento de que las navegaciones largas (tráfico de Indias y pesca de altura) constituyen una escuela insustituible para la formación y adiestramiento de marinos eficaces para la Armada, al tiempo que analiza los factores negativos que inciden en la escasez de marinería (la disminución de la navegación mediterránea por la piratería argelina y marroquí, las perturbaciones sufridas en las pesquerías vascongadas por las acciones extranjeras y la decadencia del tráfico comercial con las Indias), cuya consecuencia inmediata fue la despoblación de las costas y la emigración a América. Trata también los aspectos de las desertiones, las revistas de inspección, las peculiaridades de las matrículas de Vizcaya y Cataluña, así como el establecimiento de la Matrícula en América y Filipinas. Finalmente realiza una comparación sucinta entre el sistema de reclutamiento de la marinería en España y el practicado en las talasocracias de la época, Francia e Inglaterra.

Emigración

Desde los albores del *Anuario* se prestó atención a este aspecto, de modo que en su segundo número ya aparece un completo estudio de Manuel Gutiérrez de Arce (1945) sobre la instalación danesa en las Islas Vírgenes. Dinamarca se estableció en 1671 en la isla de Santo Tomás (Saint Thomas), en 1719 en los «Cayos de San Juan» (Saint John) y en 1733 en la isla de Santa Cruz (Saint-Croix), en este último caso por cesión de la monarquía francesa. La incapacidad de respuesta por parte española permitió la

constitución de estas Antillas danesas, con plantaciones de azúcar, café, añil y algodón, al servicio de la exportación que incluía jengibre, aguardiente y ron y estuvo en manos de la Compañía Danesa de las Indias Occidentales.

De otro tenor es el artículo de Basil Greenhill (1968), el cual aborda la temática de la emigración trasatlántica inglesa (en buena parte irlandesa) a Canadá y Estados Unidos, con la particularidad de ocuparse de las condiciones de viaje de los pasajeros y señalando la preferencia de estos por los buques de vapor, que hacían la travesía en 12 días frente a los 42 días de singladura a bordo de los barcos de vela.

También la emigración española a América cuenta con un artículo esencial del especialista en la materia Magnus Mörner (1975), que se ocupa de las migraciones ultramarinas partiendo del estudio de la legislación y las fuentes antes de pasar a las cifras, a la distribución por sexo, edad, regiones de origen y composición social y de analizar las causas que generan la emigración y el impacto en la metrópoli. Un estudio modélico de referencia para todas las generaciones de estudiosos que se han dedicado a estas temáticas. Además, el tema de la emigración americana ha estado presente en el *Anuario* desde la perspectiva regional, como en el caso de Morales Padrón (1951) para Canarias, mientras Juana Gil-Bermejo (1974) ofrece una utilísima información sobre los pasajeros a Indias.

La historia marítima como historia institucional

La historia marítima tiene una vertiente que forma parte de la historia institucional, puesto que atiende al estudio de los organismos que guardan relación con el ámbito marítimo. Algunos de estos organismos están relacionados con el gobierno de la Armada (el Almirantazgo). Otros están vinculados con las instituciones dedicadas a la administración mercantil (Casa de la Contratación) o los consulados de comercio, en su triple vertiente corporativa, profesional y judicial, cuando no también administrativa.

Instituciones militares

Una de las instituciones de la Marina de Guerra, el Almirantazgo, se inserta en un territorio privilegiado de la historia tradicional. El primer *Anuario* se abría con el extenso trabajo de Florentino Pérez-Embid en que

se trataba la institución desde sus orígenes medievales hasta las capitulaciones de Santa Fe, comenzando por la génesis del Almirantazgo de Castilla desde Ramón Bonifaz hasta su traspaso, por concesión real, a la familia de los Enríquez en el siglo XV, la jurisdicción y sus privilegios económicos, las atribuciones de los almirantes y el perfil de cada uno de ellos, para terminar con una reflexión sobre los puntos del Almirantazgo de Castilla que sirvieron de inspiración para el de Indias, tras ser otorgada la dignidad de almirante a Cristóbal Colón en las capitulaciones suscritas con los Reyes Católicos. Un trabajo de referencia hasta hace poco, ya que las investigaciones cualificadas sobre la institución son muy recientes tanto para sus etapas medieval y de decadencia (José Manuel Calderón) como a partir de su resurrección en 1737 (Alfonso Ceballos-Escalera).¹²

La historia marítima guarda asimismo relación con la historia militar. No obstante, en el *Anuario* solo tangencialmente se publica algún trabajo remotamente conectado con este apartado, como es el caso del artículo de Rodríguez Casado (1968) en que se da cuenta de las transformaciones de la Marina de Guerra dentro de la política reformista de la recién instaurada dinastía borbónica, desde la creación de una Armada real, paso imprescindible para garantizar el dominio en el mar, y de la necesidad de contar tanto con una oficialidad de Marina formada para asumir el mando de las escuadras, como de disponer de unas tripulaciones aptas para la maniobrabilidad de los buques y suficientes en número para el servicio cuando se las requiriese (un problema que nunca acabó de resolverse).

Instituciones civiles

Entre las instituciones dedicadas a la administración mercantil, la revista recoge el trabajo del especialista francés en historia de la familia, Gildas Bernard (1955), sobre la Casa de la Contratación, un organismo que controla el comercio y emigración a Indias, además de funcionar como un instituto científico y geográfico, centrando su estudio en el proceso de traslado de la institución de Sevilla a Cádiz y en su trayectoria gaditana hasta su extinción en 1790.

Asimismo, los Consulados (rivales) de Sevilla y Cádiz son estudiados por Antonia Heredia (1970), que nos presenta, además de sus sedes y financiación (impuestos, derechos, aranceles y bienes de propios), el funcionamiento

12 Calderón Ortega, 2013. Ceballos-Escalera, 2012.

de la institución y sus actividades tanto judiciales (defensa de sus componentes frente a otros grupos y frente a la administración pública) como gremiales, circunscritas no solo a los cargadores de Indias sino a los corredores de lonja y el palanquinado. No se ha de olvidar que el Consulado era depositario de una matrícula donde se inscribían los beneficiarios de sus privilegios y de su protección, señalando taxativamente los requisitos para la pertenencia, al tiempo que el Consulado se erigía en tribunal privativo de comercio, nombrando sus jueces y aplicando las ordenanzas o las prácticas consuetudinarias a los litigios surgidos entre los mercaderes que exigen, entre otros supuestos, la interpretación de los contratos de flete, la admisión de las protestas de mar o el arbitraje sobre pecios o presas de corso.

La historia marítima como historia cultural

Ceñida durante mucho tiempo al ámbito de la historia de los descubrimientos y de las expediciones (y de sus auxiliares, la historia de la cartografía y de la ciencia náutica), más adelante se puso de relieve cómo el ámbito marítimo tenía unas señas de identidad propias caracterizadas por el modo de vida particular de los marineros, que poseen una cultura privativa, manifiesta en una sociabilidad, una religiosidad y un modo de expresión fuertemente individualizados.

Expediciones

Antonio Matilla Tascón, en su amplio artículo del segundo número del *Anuario* (1945), se ocupa de los siete viajes realizados por Julián Gutiérrez al golfo de Urabá, dando noticia sobre los pobladores autóctonos, el resultado económico de las diferentes expediciones y el problema de límites entre Castilla del Oro y Cartagena de Indias que se genera en el transcurso de las mismas.

Francisco Morales Padrón (1967) ofrece una panorámica de todos los conocimientos adquiridos hasta ese momento sobre el ciclo de exploraciones españolas en demanda de la *Terra Australis Incognita*. El primer viaje de Álvaro de Mendaña (descubrimiento de las Islas Salomón), el segundo viaje del mismo (Islas Marquesas), el viaje de Pedro Fernández de Quiros, que tuvo como consecuencia el descubrimiento de las islas del Espíritu

Santo (Nuevas Hébridas, ahora Vanuatu) y la travesía de Luis Váez de Torres, quien iniciara el retorno por su cuenta, con el hallazgo del estrecho de Torres, que separaba Nueva Guinea y Australia, cuyas costas fue el primer europeo en divisar.

Otro bien argumentado y documentado artículo es el de Louis-André Vignerat (1953), que pone en cuestión la atribución al fundador de Québec del *Brief Discours des choses les plus remarquables que Samuel Champlain de Brouage a reconnues aux Indes Occidentales* (publicado en traducción inglesa por la Hakluyt Society en 1859), basándose en el análisis interno del texto (el viaje redondo entre Sanlúcar de Barrameda y Veracruz a bordo del barco francés Saint Julien da visiones fantasiosas o nebulosas de los lugares visitados) y en la confrontación con otras fuentes. La excelente traducción del relato original fue de Francisco Márquez Villanueva.

De menor entidad es la aportación de Sergio Bonnet (1946), quien da a conocer una relación inédita del capitán Ortuño de Aguirre, de la Orden de San Juan, acerca de la expedición de la escuadra constituida por los buques de guerra Castilla y Europa, que viajó desde el puerto de Maldonado al de Concepción de Chile, entre 1747 y 1748.

Fruto de una investigación dirigida por Calderón Quijano, María Luisa Ramos (1956) presenta una panorámica de las expediciones científicas españolas a California en el Setecientos. La primera parte se dedica a reseñar todos los viajes anteriores (incluyendo, con el escepticismo debido, las apócrifas de Ferrer Maldonado y de Juan de Fuca). El resto del texto expone los viajes del siglo XVIII, con especial énfasis en los dos realizados por el peruano Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1775 y 1779). Concluye con los logros: el mejor conocimiento de las costas de California, el acopio de datos etnográficos sobre la región y la información servida a las autoridades políticas acerca de las intenciones de los rusos en aquellos confines del Pacífico.

El estudio de Enriqueta Vila (1965) es el traslado al *Anuario* de su tesis de licenciatura dirigida por Morales Padrón. El texto se refiere a los viajes rusos de exploración de las costas septentrionales del Pacífico americano, especialmente a las expediciones oficiales de Vitus Behring y Alexei Chirikov (1740-1741), de Vasili Chichakov (1764-1766) y de Chirikov hijo (1769-1771) y, más sucintamente, a las privadas llevadas a cabo por la Compañía Rusa de Comercio. El último capítulo se dedica a analizar las respuestas españolas a esta presencia rusa, sentida como una amenaza, y las expediciones de Juan Pérez (1774), Juan de la Bodega y Quadra y Bruno de

Hezeta (1775), la segunda de Juan de la Bodega y Quadra (1779) y, muy especialmente, la de Esteban José Martínez (1788) y sus seguidores, Salvador Fidalgo y Manuel Quimper (ambas emprendidas en 1790). La información se beneficia del hallazgo de varios diarios de navegación y se completa con los amplios informes de la embajada española en Petersburgo y de un inventario de los descubrimientos de españoles y extranjeros en la región.

Enrique Sánchez Pedrote (1967) se ocupa de la presencia española en la Costa de los Mosquitos, a través del detallado *Diario de navegación* del coronel Roberto Hodgson, militar inglés al servicio de los españoles, que, puesto al mando del bergantín *Aventura*, fletado por el virrey de Nueva Granada, da cuenta de la expedición oficial que le fuera encomendada en 1787, a fin de actuar como mediador entre los agentes implicados. Los resultados quedaron por debajo de las expectativas y la posición hispana en el área siguió siendo precaria, debido a la insalubridad de los lugares, a la intromisión de los ingleses y a la mala voluntad de los zambos, peor dispuestos que los indios mosquitos a encontrar vías de encuentro con los españoles.

También en los primeros tiempos del *Anuario* (1947) se encuentra un prolijo artículo de Gonzalo Díaz de Iraola (base del libro publicado en 1948, con reedición facsímil del CSIC, 2003) sobre la expedición filantrópica de la vacuna (1803-1814), la primera expedición sanitaria de la historia que llevó el descubrimiento de Edward Jenner a todos los rincones del Imperio español y estuvo sufragada con fondos públicos. Tras unos capítulos introductorios, se llega al nombramiento de Francisco Javier Balmis, médico de la Corte, como director de la expedición. A partir de ahí se da cuenta de los individuos que componen la misma, la selección de los 22 niños vacuníferos y el inicio de la singladura en La Coruña a bordo de la corbeta *María Pita*, siguiendo en los sucesivos capítulos la arribada de la misión a Canarias antes de recalar en Puerto Rico y el itinerario seguido en tierras americanas, la división en La Guaira de la expedición para acelerar la actuación de la campaña de vacunación, la actuación de José Salvany en los virreinos novogranadino y peruano, la intervención de Balmis en el virreinato novohispano, antes de partir en 1805 desde Acapulco en el navío *Magallanes* con 25 huérfanos (para afrontar la aventura del Pacífico) rumbo a Manila, desde donde llevó la campaña a China (Macao y Cantón), y la vuelta a España siguiendo la ruta del cabo de Buena Esperanza, deteniéndose en la isla de Santa Elena, en poder de los ingleses (1806), para continuar con su labor inmunológica. El valor de este artículo radica

en que ha sido el único referente a esta magna empresa hispánica durante medio siglo, hasta que la temática fue retomada por Susana Ramírez para su tesis.¹³

Rafael Olivar (1954) nos introduce en una expedición de mediados del siglo XIX, en el marco de la campaña del Pacífico de la guerra hispano-sudamericana. José Emilio Pérez Figueroa, teniente de navío de la fragata Numancia, dejó un vívido testimonio de los diversos escenarios que conoció a lo largo de su travesía desde Lima a Copiapó, Tahití, Manila, Batavia y, por la ruta del Cabo, a Cádiz, dando de esta manera la vuelta al mundo.

Cartografía

Durante mucho tiempo el ámbito de la historia de los descubrimientos y el de la historia de la cartografía han ido unidos, constituyéndose en la memoria geográfica de Occidente al dejar constancia del entramado de islas, canales, costas y puertos de los océanos Atlántico y Pacífico. Asimismo, se ha inscrito en el complejo juego de las relaciones entre ciencia e imperio, de modo que la cartografía se ha concebido como uno de los instrumentos más efectivos para el control del territorio en las políticas colonialistas.

Como viene siendo habitual, esta vertiente de la historia marítima se trató en el coloquio hispalense de 1967, en el que José Antonio Calderón Quijano abordó la representación cartográfica de los puertos de Acapulco, Campeche, Veracruz y la isla de San Juan de Ulúa en los tiempos modernos, tema del que volverá a ocuparse unos años más tarde ampliando el área a Belice y Yucatán (1975). Ya no se volverá a tratar de forma sustantiva en el *Anuario* hasta el dossier de 2013, que, con motivo del V centenario del avistamiento del Pacífico, coordinaron José María García Redondo y Consuelo Varela.

Cultura, tradiciones marineras y mentalidades

Tampoco este ámbito es ajeno al interés de los colaboradores de los primeros años de existencia del *Anuario* (en este caso de dos investigadores nacidos a finales del siglo XIX, represaliados y rehabilitados por la dictadura). Así, el director del Museo Naval de Madrid (e impulsor del de Sevilla), académico de la Real Academia de la Historia y entonces aun capitán de

13 Ramírez Martín, 2002.

navío, Julio Guillén Tato, publicó en 1948 un artículo fruto de su periplo por tierras hispanoamericanas con más de 250 vocablos de origen marinerero (temática ampliada en su discurso de ingreso en la Real Academia Española) y que se emplean en el inmenso continente americano. Esta riqueza lexicográfica la sustenta en que los pasajeros a Indias convivían durante meses con la dotación de los barcos y, una vez llegados a tierra, continuaban empleando el vocabulario marinerero pues era comprendido por todos los que también habían cruzado el charco. No en balde el primer vocabulario marítimo en español fue impreso en México (1587) redactado por García de Palacio, un oidor de la Audiencia novohispana.

Por su parte, el historiador del arte y académico de las Reales Academias Sevillana de Buenas Letras y de Bellas Artes Santa Isabel de Hungría, Celestino López Martínez, de ideología muy progresista para la época en que redacta el artículo (1944) y que ha de camuflar con una adjetivación muy del régimen, nos ofrece una rica información sobre la Hermandad de Santa María del Buen Aire (1569). La cofradía estaba integrada por personas vinculadas a la Universidad de Mareantes, muy diversas en jerarquía y condiciones. Las diferencias de estatus a bordo y en tierra tenían su reflejo en los estatutos: había cofrades con voz y voto (capitanes, maestros examinados, pilotos, cosmógrafos y señores de naos que hubieran navegado en la Carrera de Indias) y cofrades con solo voz (contra maestros, guardianes, marineros y grumetes).

Los ingresos de la Hermandad eran suficientes para el sostenimiento del hospital (asistencia y cama) y del culto de la capilla. También bastaban para socorrer a los cofrades robados o para rescatar a los capturados o para el real diario que percibían los incapacitados laborales (temporales o crónicos) o para sufragar los gastos de defensa de los encarcelados y aun sobraba para dotar a las hijas de los cofrades pobres difuntos. En este renglón de ingresos también se ha de contabilizar el monto de las limosnas procedentes de las huchas, cepillos y alcancías con la insignia de la patrona colocados en la cubierta de las naos, bien a la vista de tripulantes y pasajeros, que servían de medidas propiciatorias para garantizarse vientos favorables en la singladura y que se prodigaban especialmente en caso de tormenta o riesgo de naufragio. El autor también brinda una información muy jugosa sobre otras hermandades de la gente de mar trianera, que evocan las cofradías medievales y los gremios como asociaciones profesionales con una función económica, social y religiosa, casi todas con hospital y capilla para atender a la cura del cuerpo y del alma.

Por último, la historia de las mentalidades tiene también cabida en el *Anuario* a través del artículo de Louis-André Vignerat (1973), el cual ofrece una amplia y bien documentada panorámica de la literatura sobre las islas legendarias del Atlántico (que pudieron ser la sede del paraíso), trayendo a colación sucesivamente los escritos de la Antigüedad clásica, los textos de los padres de la Iglesia y las tradiciones celtas. Tras dicha visión general, se dedican distintos capítulos a los viajes legendarios (el de San Brendan o el de los monjes bretones de Saint Mathieu).

Conclusiones

Contrariamente a lo que podría esperarse de una revista nacida en una época difícil para la ciencia historiográfica en España, el *Anuario* dio pronto pruebas de su capacidad para incorporar toda una serie de trabajos, signados, eso sí, en la mayoría de los casos por la corriente positivista y erudita imperante en el momento, pero siempre dotados de una sólida base documental para sustentar sus aseveraciones. El *Anuario* fue una de las publicaciones que más tempranamente supo introducir los estudios marítimos entre sus temáticas, en parte debido obviamente a la vocación de servir al mejor conocimiento de las relaciones de España con el mundo atlántico y, en particular, con el mundo hispanoamericano, que justamente debían hacerse siempre por mar.

El año 1968 marcó un parteaguas en esta trayectoria. La oportunidad de la celebración en Sevilla del *IX Coloquio Internacional de Historia Marítima* permitió al *Anuario*, por un lado, ponerse en contacto con la flor y nata de los estudiosos de la especialidad y, por otro, incorporarse al proceso de institucionalización de la nueva historia de los hechos vinculados con el mar que se estaba produciendo en Europa, sobre todo por iniciativa de la historiografía francesa de la entonces pujante escuela de los *Annales*, que tuvo una notable participación en el encuentro. De ahí salió el celebrado volumen XXV sobre *Las rutas del Atlántico* y, sobre todo, se pusieron las bases para la definitiva normalización de la historia marítima en nuestro país.

Muchos de los artículos relativos a la historia marítima incluidos en esta primera etapa del *Anuario* se convirtieron en referentes durante décadas hasta que las temáticas han sido revisitadas o ampliadas en tiempos bastante recientes.

Las páginas de *Anuario* sirvieron para dar a conocer estudios más amplios de esta nueva corriente historiográfica, tanto tesinas y tesis, como libros recién editados o de inmediata aparición, algunos de ellos publicados al poco tiempo por la Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

En definitiva, después de este análisis exhaustivo de todos y cada uno de los artículos publicados en sus páginas entre 1944 y 1975, estoy convencida de que el *Anuario de Estudios Americanos* tiene todo el derecho a reclamar para sí el título de haber sido una de las publicaciones periódicas pioneras en el despertar de esta nueva historia marítima, de esta historia total del mar y sus orillas.

Recibido el 17 de septiembre de 2018

Aceptado el 8 de octubre de 2018

Referencias bibliográficas

- Alfonso Mola, Marina, «La Historia Marítima del Antiguo Régimen en España», en González, María Luz (ed.), *Actas del II Coloquio Internacional «La historiografía europea»*, Mar del Plata, UNMP, 1999, 35-72.
- Amaral Lapa, José Roberto do, «Variações triangulares da rota do Cabo (seculos XVI, XVII e XVIII)», *Anuario de Estudios Americanos [AEA]*, XXV, 1968, 507-513.
- Bernard, Gildas, «La Casa de la Contratación de Sevilla, luego en Cádiz, en el siglo XVIII», *AEA*, XII, 1955, 253-286.
- Béthencourt Massieu, Antonio, «El real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735)», *AEA*, XV, 1958, 371-428.
- Bonnet, Sergio F., «La Expedición al Mar del Sur de la Flota de Don Francisco de Orozco», *AEA*, III, 1946, 1033-1039.
- Calderón Ortega, José Manuel, *El Almirantazgo de Castilla: Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Alcalá de Henares, SPUAH, 2013.
- Calderón Quijano, José Antonio, «Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz en la Edad Moderna», *AEA*, XXV, 1968, 515-563.
- Calderón Quijano, José Antonio, «Cartografía de Belice y Yucatán», *AEA*, XXXII, 1975, 599-637.
- Ceballos-Escalera y Gila, Alfonso, *El Almirantazgo general de España e Indias en la Edad Moderna*, Madrid, Palafox & Pezuela, 2012.
- Céspedes del Castillo, Guillermo, «La defensa militar del Istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII», *AEA*, IX, 1952, 235-275.
- Chaunu, Pierre, «Les routes espagnoles de l'Atlantique», *AEA*, XXV, 1968, 95-128.

- Cortés Alonso, Vicenta, «Algunos viajes de las gentes de Huelva al Atlántico (1470-1488)», *AEA*, XXV, 1968, 565-574.
- Deschamps, Hubert, «Les navigations sur les côtes africaines de l'Atlantique aux temps modernes», *AEA*, XXV, 1968, 575-578.
- Díaz de Iraola, Gonzalo, «La vuelta al mundo de la Expedición de la Vacuna», *AEA*, IV, 1947, 103-266.
- Díaz-Trechuelo, María Lourdes, «Dos nuevos derroteros del Galeón de Manila (1730 y 1773)», *AEA*, XIII, 1956, 1-83.
- Díaz-Trechuelo, María Lourdes, «La defensa de Filipinas en el último cuarto del siglo XVIII», *AEA*, XXI, 1964, 15-209.
- Díaz-Trechuelo, María Lourdes, «La conexión entre el Atlántico y el Pacífico hasta fray Andrés de Urdaneta», *AEA*, XXV, 1968, 469-494.
- Fernández Duro, Cesáreo, *Disquisiciones náuticas*, Madrid, Imprenta de Aribau y Cía, 1876-1881, 6 vols.
- Fernández Duro, Cesáreo, *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903, 9 vols.
- Fernández de Navarrete, Martín, *Discurso sobre los progresos que ha tenido España en el arte de navegar*, Madrid, Imprenta Real, 1802.
- Fernández de Navarrete, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la Marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*, Madrid, Imprenta Nacional, 1825-1837, 5 vols.
- Flore, Vito Dante, «L'armamento italiano sulle rotte dell'Atlantico nel secolo XIX (dopo il 1860)», *AEA*, XXV, 1968, 303-333.
- Gabriele, Mariano, «L'armamento italiano sulle rotte atlantiche nel secolo XIX (1800-1860)», *AEA*, XXV, 1968, 273-302.
- Gil-Bermejo García, Juana, «Pasajeros a Indias», *AEA*, XXXI, 1974, 323-384.
- Greenhill, Basil, «The great Trans-atlantic Migration», *AEA*, XXV, 1968, 427-436.
- Guillén Tato, Julio, «Algunos americanismos de origen marinerero», *AEA*, V, 1948, 615-634.
- Guiral, Pierre y Barak, Michel, «La navigation française dans l'Atlantique de 1814 à 1914», *AEA*, XXV, 1968, 355-388.
- Gutiérrez de Arce, Manuel, «La colonización danesa en las islas Vírgenes. Estudio histórico-jurídico», *AEA*, II, 1945, 361-514.
- Heredia Herrera, Antonia, «Las fortificaciones de la isla Margarita en los siglos XVI, XVII y XVIII», *AEA*, XV, 1958, 429-514.
- Heredia Herrera, Antonia, «Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias en Sevilla y en Cádiz», *AEA*, XXVII, 1970, 219-279.

- Kellenbenz, Hermann, «Les Allemands sur les routes de l'Atlantique», *AEA*, XXV, 1968, 153-195.
- Lohmann Villena, Guillermo, «Las defensas militares de Lima y Callao hasta 1746», *AEA*, XX, 1963, 1-238.
- López Martínez, Celestino, «La Hermandad de Santa María de Buen Aire de la Universidad de Mareantes de Sevilla», *AEA*, I, 1944, 701-722.
- Luengo Muñoz, Manuel, «Inventos para acrecentar la obtención de perlas en América, durante el siglo XVI», *AEA*, IX, 1952, 51-72.
- Madurell Marimon, José María, «Un contrato de transporte marítimo entre Cádiz y Tenerife», *AEA*, XXV, 1968, 587-593.
- Malamud, Carlos, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, Diputación Provincial, 1986.
- Marrero Rodríguez, Manuela, «Desfase entre la piratería atlántica y la mediterránea», *AEA*, XXV, 1968, 595-599.
- Martínez Shaw, Carlos, «La procedencia de los capitales en la industria naviera catalana del siglo XVIII: los barcos del comercio atlántico (1744-1752)», *AEA*, XXX, 1973, 471-488.
- Martínez Shaw, Carlos, «La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas», *Drassana*, 22, 2014, 35-64.
- Matilla Tascón, Antonio, «Los viajes de Julián Gutiérrez al Golfo de Urabá», *AEA*, II, 1945, 181-264.
- Melis, Federigo, «La participación toscana en la navegación atlántica», *AEA*, XXV, 1968, 261-271.
- Molaug, Svein, «The development of the Norwegian Merchant Fleet», *AEA*, XXV, 1968, 389-406.
- Morales Padrón, Francisco, «Colonos canarios en Indias», *AEA*, VIII, 1951, 399-441.
- Morales Padrón, Francisco, «Canarias y Sevilla en el comercio con América», *AEA*, IX, 1952, 173-207.
- Morales Padrón, Francisco, «Los descubrimientos de Mendaña, Fernández de Quirós y Váez de Torres y sus relaciones de viajes», *AEA*, XXIV, 1967, 985-1044.
- Mörner, Magnus, «La emigración española al Nuevo Mundo antes de 1810. Un informe del estado de la investigación», *AEA*, XXXII, 1975, 43-131.
- O'Dogherty, Ángel, «La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III», *AEA*, IX, 1952, 347-370.
- Olivar Bertrand, Rafael, «La vuelta al mundo de la fragata *Numancia*. Cartas crudas, gordas y caladizas de José Emilio Pérez Figueroa», *AEA*, XI, 1954, 197-283.
- Palacio Atard, Vicente, «Los vascongados y la pesca de Terranova. Las gestiones del Marqués de Monteleón en Londres (1716-1717)», *AEA*, I, 1944, 723-740.
- Papy, Louis, «Introduction géographique a l'histoire maritime de l'Atlantique», *AEA*, XXV, 1968, 41-42.

- Pérez-Embido, Florentino, «El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe», *AEA*, I, 1944, 1-170.
- Pérez-Embido, Florentino, «Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media», *AEA*, XXV, 1968, 43-93.
- Pérez-Embido, Florentino y Morales Padrón, Francisco, *Bibliografía española de Historia Marítima, 1932-1962*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1970.
- Ramírez Martín, Susana, *La salud del Imperio. La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna*, Madrid, Doce Calles, 2002.
- Ramos Catalina, María Luisa, «Expediciones científicas a California en el siglo XVIII», *AEA*, XIII, 1956, 217-310.
- Richard, Robert, «A la Tortue et a Saint-Domingue en 1649», *AEA*, XXIX, 1972, 445-467.
- Rodríguez Casado, Vicente, «La política del reformismo de los primeros Borbones en la Marina de guerra española», *AEA*, XXV, 1968, 601-618.
- Rodríguez del Valle, Mariana, «El castillo de San Felipe del Golfo Dulce», *AEA*, XVII, 1960, 1-103.
- Rodríguez Vicente, Encarnación, «Los extranjeros y el mar en Perú (fines del siglo XVI y comienzos del siglo XVII)», *AEA*, XXV, 1968, 619-619.
- Sánchez Pedrote, Enrique, «El coronel Hodgson y la expedición a la Costa de los Mosquitos», *AEA*, XXIV, 1967, 1205-1235.
- Schäfer, Ernesto, «Comunicaciones marítimas y terrestres de las Indias españolas», *AEA*, III, 1946, 969-983.
- Teixeira da Mota, Avelino; Mauro, Frédéric y Borges de Macedo, Jorge, «Les routes portugaises de l'Atlantique», *AEA*, XXV, 1968, 129-151.
- Torres Ramírez, Bibiano, «La isla de Vieques», *AEA*, XII, 1955, 449-466.
- Touchard, Henri, «Les routes françaises de l'Atlantique jusqu'aux grandes découvertes», *AEA*, XXV, 1968, 335-353.
- Toussaint, Auguste, «Atlantique et océan Indien. La route imperiale des Indes», *AEA*, XXV, 1968, 631-640.
- Vázquez de Prada, Valentín, «Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII», *AEA*, XXV, 1968, 197-241
- Verlinden, Charles, «Les italiens et l'ouverture des routes atlantiques», *AEA*, XXV, 1968, 243-260.
- Vigneras, Louis-André, «El viaje de Samuel Champlain a las Indias Occidentales», *AEA*, X, 1953, 457-500.
- Vigneras, Louis-André, «El viaje a Brasil de Alonso Vélez de Mendoza y Luis Guerra (1500-1501)», *AEA*, XIV, 1957, 333-350.
- Vigneras, Louis-André, «Fortificaciones de La Florida», *AEA*, XVI, 1959, 533-552.
- Vigneras, Louis-André, «La búsqueda del Paraíso y las legendarias islas del Atlántico», *AEA*, XXX, 1973, 809-863.

- Vila Vilar, Enriqueta, «Los rusos en América», *AEA*, XXII, 1965, 569-672.
- Walton, Gary Max, «Trade Routes, Ownership Proportions, and American Colonial Shipping Characteristics», *AEA*, XXV, 1968, 437-468.
- Waters, David, «The English and the Influence of the Atlantic Routes upon Science and Strategy», *AEA*, XXV, 1968, 407-426.
- Zapatero, Juan Manuel, «Una traza inédita de ciudadela-castillo para la isla de San Juan de Ulúa», *AEA*, XXIII, 1966, 647-668.