

En: Aportaciones militares a la cultura, arte y ciencia en el siglo XVIII hispanoamericano» Actas de las I Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla 1993.

LA LIBRE NAVEGACION EN LOS MARES AMERICANOS: DISPUTAS DIPLOMATICAS ENTRE 1713 Y 1763

ENRIQUE NOBREGA
ANTONIO SUAREZ RIVAS
Historiadores.

Durante el siglo XVIII asistimos al predominio naval-comercial de Inglaterra, ante lo cual España reaccionó con una serie de medidas que se insertaban en la primera fase de las reformas borbónicas. Cabría mencionar en este sentido la mejora de todo el sistema defensivo americano.

¿Cómo se reflejó esta situación en las relaciones diplomáticas entre las grandes potencias de la época? No olvidemos que el Imperio español incluía un gran espacio marítimo donde potencias como Inglaterra y Holanda habían logrado establecimientos en puntos estratégicamente muy importantes. De tal manera que el problema no sólo se limitaba a las costas más inmediatas a los territorios españoles sino también al control de grandes espacios marítimos. Para nosotros será de particular interés lo relacionado con el Mar Caribe.

El punto que desarrollaremos en esta ponencia girará en torno al problema de la libre navegación. Concretamente para el período 1713-1763.

¿Por qué nos remitimos a este lapso? Ambas fechas, extremos de un período de cincuenta años, significan el paso de una situación de relativo equilibrio entre las grandes potencias europeas coloniales a un claro predominio de Inglaterra (luego de vencer a Francia y España en la guerra de los siete años). Durante ese lapso, se dieron importantes alianzas, guerras y tratados que mostraron de alguna manera la pugnacidad existente entre estas potencias en el mundo colonial americano.

Es indiscutible que los grandes protagonistas de toda esta situación van a ser España e Inglaterra.

La primera por ser la mayor poseedora de tierras en el continente americano (y sobre todo, de costas); y la segunda, por ser la que más interés demostró por dejar sentado el derecho a la libre navegación por las aguas pretendidamente españolas.

El Tratado de Utrecht de 1713 significó la consolidación de la dinastía borbónica en España. Ello se tradujo, a la postre, en un acercamiento a la corona francesa, perteneciente a la misma Casa Real. Si bien esto no fue tan tajante, no se puede obviar que en los conflictos más importantes que se dieron en el período mencionado la corona española se alió con los franceses. Por otra parte, la idea de mantener un equilibrio en Europa pasaba necesariamente por hacer de contrapeso a los ingleses.

El otro punto importante del Tratado de Utrecht fue el otorgamiento a Inglaterra, por un período de treinta años (hasta 1743), del Asiento de negros y el Navío de permiso, privilegios que fueron concedidos a la compañía inglesa del Mar del Sur. El envío de una cantidad de navíos superior a la estipulada en el Tratado, permitió que el comercio ilícito dejara de ser exclusivamente un acto de piratería. Esto será causa de constantes conflictos diplomáticos entre ambas coronas.

Había otra razón que aun enturbiaba más toda esta problemática: las rutas de navegación. Era muy fácil acusar a los ingleses de acercarse a costas españolas, puesto que era imposible que sus barcos no se aproximaran a alguna de dichas costas para tener acceso a los puertos de sus propias colonias⁽¹⁾.

Hasta el estallido de la guerra en 1739, España e Inglaterra se van a sumir en una larga polémica diplomática que, ni el Tratado de Sevilla de 1729, ni posteriores conferencias, van a poder resolver. El desacuerdo era ostensible: los ingleses querían libertad para navegar por los mares americanos; y los españoles pretendían tener el derecho a detener barcos extranjeros que estuvieran ubicados en «rumbos sospechosos», exigiendo el derecho a visitar el barco y constatar la presencia de productos de las colonias españolas, lo que sería tomado como prueba irrefutable de haber realizado comercio ilícito.

Si bien el problema es claro en su planteamiento, no lo es tanto en la mecánica real de los acontecimientos. Nociones como rumbos sospechosos no estaban bien definidas. No se habían determinado distancias precisas como para poder sustentar una acusación e, incluso, buena parte de los productos españoles eran conseguibles en colonias inglesas, si bien en cantidades menores. Un barco inglés podía tener esos productos sin que necesariamente tuvieran que ser de una colonia española. No obstante, tampoco podía negarse que los tratados previos sustentaban el derecho español a imponer normas en las costas que bañaban sus territorios. Los alegatos ingleses basados en los tratados de 1667 y 1670 carecían de fundamento, puesto que los mismos se referían principalmente a Europa y no a América. Incluso, en el artículo 8 del Tratado de 1670 se especifica la prohibición que cada monarca imponía a sus súbditos de comerciar en las posesiones americanas del otro.

Paralelamente, se empezaron a configurar las alianzas. En 1733 las coronas de Francia y España firmaron su primer pacto de familia, por el que se prometen mutuo apoyo; mientras que Holanda,

1.- Lynn Hilton, Silvia, «El conflicto anglo-español sobre derechos de navegación en mares americanos (1729-50)», en: *Revista de Indias*. No. 153-54, 1978, pp. 671-713. Esta autora señala, refiriéndose a las posesiones inglesas en América, lo siguiente: «Para ir desde Jamaica a las colonias inglesas de la América septentrional había dos posibles caminos: el del Canal del Viento entre Cuba y Santo Domingo, o el del Canal del Golfo. El primero obligaba a los navíos a ceñirse a la costa cubana cerca de Santiago para aprovechar los vientos de tierra, considerados de utilidad para atravesar el estrecho, y para evitar las aguas de la bahía dominicana de Gonaires. Aparte del riesgo de pasar tan cerca de Santiago, de donde procedían muchos corsarios, esta ruta ofrecía la desventaja de tener vientos y corrientes marinas desfavorables durante casi todo el año. La segunda ruta también imponía aproximarse a la costa cubana, esta vez cerca de La Habana para evitar una corriente contraria que con frecuencia fluye del seno mejicano al Caribe, y adolecía del riesgo adicional de frecuentes calmas frente a la Habana. Sin embargo, permitía aprovechar los vientos del este desde Jamaica al Cabo San Antonio, y después la corriente del Golfo, bordeando las costas septentrionales de Cuba, hasta salir por el Canal de las Bahamas. Por tanto, aunque esta ruta era más larga en distancia, de hecho se recorría a menudo en un tiempo más corto que la otra y era preferida por muchos marinos.»

también interesada en la libre navegación apoyaba a Inglaterra. Esto último llama la atención, puesto que no se puede perder de vista que más allá de lo que dijeran los acuerdos, y tratados, los Estados se movían por intereses de diversa índole. Holanda apoyó a Inglaterra en aquella coyuntura, pero en el siglo XVII había polemizado con los ingleses por motivo de prohibir éstos que los holandeses se acercaran a sus costas⁽²⁾.

En cualquier caso, con razón o sin ella, lo cierto era que Inglaterra representaba la gran potencia marítima de la época, y no iba a renunciar a comerciar y navegar libremente por la letra de un tratado. La guerra era un recurso al que se recurría con frecuencia, y la de 1739 se inserta en esta tónica. Concluida en 1748 con la paz de Aquisgram, y en particular para España e Inglaterra con el Tratado de 1750, esta guerra tuvo un origen americano. Pero ya a partir de 1740, la sucesión del trono de Austria se erige en la razón más importante de la contienda, pasando los conflictos americanos a un segundo plano. Incluso los mismos tratados de 1748 y 1750 no concluyen en nada definitivo sobre los problemas de navegación en América⁽³⁾. No obstante, la intensidad del conflicto disminuyó un poco, puesto que el reinado de Fernando VI (en el trono desde la muerte de Felipe V en 1746), se caracterizó por un especial cuidado en el mantenimiento de las buenas relaciones con Inglaterra, dejando de lado la recurrente alianza con Francia⁽⁴⁾.

El estallido progresivo de la guerra entre Francia e Inglaterra, a partir de 1756, modificó aquella situación. Lo hizo porque Inglaterra ganaba la contienda con amplitud, lo cual iba en detrimento del equilibrio que tanto convenía a los españoles. Con la ascensión de Carlos III al trono de España (1759) las condiciones para una nueva alianza con Francia estaban dadas, y tomando en cuenta el fatídico desarrollo del conflicto para los franceses, se firma a principios de 1762 un tercer pacto de familia, donde los dos reyes borbones nuevamente se comprometieron a una defensa mutua.

De poco sirvió aquel pacto, puesto que España no pudo impedir la derrota francesa. Dos tratados se firmaron en 1763: uno entre Francia e Inglaterra, y otro donde se le daba acceso a España. De este segundo tratado, vale la pena reseñar el artículo número 5, cuyo contenido en uno de sus pasajes, dice lo siguiente:

...«que los vasallos de Francia no ejerzan dicha pesca sino a distancia de tres leguas a todas las costas pertenecientes a la Gran Bretaña ya sean las del continente, o ya las de las listas situadas en el dicho golfo de San Lorenzo. Y por lo concerniente a la pesca en las costas de la isla de Cabo Bretón fuera del dicho golfo, no será lícito a los vasallos del Rey cristianísimo ejercer dicha pesca sino a la

- 2.- Un investigador del AGI, Lic. Gerardo Vivas P., haciendo honor a la generosidad que debe acompañar a toda mentalidad inquisitiva nos ha proporcionado importante documentación sobre los conflictos marítimos entre España y Holanda durante el siglo XVIII. En esa documentación consta un alegato de los holandeses en el cual señalan la necesidad que tenían de pasar cerca de las costas de la actual Venezuela para llegar, siguiendo el derrotero impuesto por los vientos y corrientes marinas, a su colonia de la isla de Curazao. Véase también: Arauz Monfante, Celestino, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, A.N.H., 1984, Tomo II, pp. 207-82.
- 3.- Archivo General de Simancas (AGS), Estado 6913: Instrucciones a D. Ricardo Wall (Plenipotenciario español en la Corte de Londres), 6.8.1747. En dichas instrucciones, y ya pensando en el tratado que finalizará la guerra, se dice lo siguiente: «Los ingleses en tumulto han obsecado que han de tener libre la navegación en los mares de la América: esta proposición en toda su extensión no es admisible, ni fundada, porque estando restablecido en los tratados que no pueden ir, ni navegar a las costas de la dominación de España, ya se ve en esto que no puede ser enteramente libre la navegación; pero lo ha de ser la que hagan en rumbo directo a sus colonias y a la vuelta».
- 4.- Sin embargo, el reinado de Fernando VI no estuvo exento de algunos roces diplomáticos. Entre 1750 y 1752 existen abundantes comunicaciones de Félix de Abreu y Bertodano (Embajador español en Londres) a Carvajal y Lancaster (Ministro de Estado) que así lo demuestran. Resalta una Comunicación del 22.6.1752 (AGS, Estado 6920), donde Abreu menciona un plan de los ingleses para combatir el contrabando en costas españolas de América. En una parte de dicho plan le proponían: «Que todos los navíos ingleses que se encontrasen en la costa de Tierra Firme, como en Cartagena, Portobelo, Caracas, etc. los tomásemos desde luego, porque no había motivos de viento, ni razón alguna, que pudiese conducirlos allí, sino la del contrabando; y que por lo mismo se debía sospechar justamente que iban a este sitio; pero que en cuanto a los que pasaban sobre las costas de La Habana, Cuba etc. se determinase una cierta distancia, hasta donde debiesen correr los guardacostas»...

distancia de quince leguas de las costas de la isla de Cabo Bretón...⁽⁵⁾.

No se puede negar que la pretensión de los ingleses sobre sus costas del norte de América es similar a lo que aspiraban los españoles sobre las suyas. En un territorio que habían arrebatado a los franceses, los ingleses pretenden ampliar ese dominio sobre las costas inmediatas a ese territorio. Este artículo es un reconocimiento al derecho que sobre las costas adyacentes poseen los dueños del territorio. Obviamente su conflicto con España no residió en principios sino en conveniencias. No obstante, pensando en términos de principios, aún cabría precisar mejor algunos términos y averiguar que tan lejos se llegó en el establecimiento de distancias y derroteros exactos en función del control marítimo y la libre navegación.

Es importante mencionar también el cambio que durante el siglo XVIII se opera en la manera como España asume sus tratados. Durante los siglos XVI y XVII, España ejerció un dominio de facto que muchas veces incumplió los términos de los tratados firmados. En el siglo XVIII, esta forma de actuar será más característica en la forma de actuar de los ingleses; mientras que España, asumiendo su debilidad, hizo hincapié en defender la legalidad de los tratados.

5.- Cantillo, Alejandro del, *Tratados de paz y comercio*. Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1843.