

BOLETÍN
DE LA
ACADEMIA
NACIONAL
DE LA
HISTORIA

N° 419
TOMO CV

JULIO-SEPTIEMBRE
2022



BOLETÍN
DE LA
ACADEMIA
NACIONAL
DE LA
HISTORIA



N° 419

JULIO-SEPTIEMBRE
2022

BOLETÍN DE LA ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA

Nº 419

Julio-Septiembre 2022

COMISIÓN DE PUBLICACIONES

Dr. Elías Pino Iturrieta

Dr. Pedro Cunill Grau

Dra. Inés Quintero Montiel

Dr. Germán Carrera Damas

COMITÉ EDITORIAL

Dra. Carole Leal Curiel

Dra. Inés Quintero Montiel

Dra. María Elena Plaza

ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA

BOLETÍN DE LA ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA

CARACAS-VENEZUELA

JULIO-SEPTIEMBRE 2022

DIAGRAMACIÓN

DRA. CONSUELO IRANZO

DEPÓSITO LEGAL 19123DF132

ISSN 02547325

**ESTA EDICIÓN HA SIDO FINANCIADA BAJO LOS CO-AUSPICIOS DE LA
FUNDACIÓN BANCARIBE PARA LA CIENCIA Y LA CULTURA Y DE LA
ASOCIACIÓN AMIGOS DE LA ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA**

PRESENTACIÓN

El presente número ofrece artículos provenientes de la pluma de tres investigadores. El primero de ellos, titulado *Imaginar Colombia. Una poética de la Independencia (1784-1830)*, fue realizado por Georges Lomné, profesor de la Universidad Gustave Eiffel y miembro correspondiente por Francia de la Academia Nacional de la Historia, quien muestra el proceso de radicalización política a partir de 1810 en el Virreinato de Nueva Granada y en la Capitanía General de Venezuela, y luego en la república de Colombia, a través de las maneras como se imaginaron la República. Lomné analiza la creación de la república de Colombia en la perspectiva de la historia cultural de lo político, a partir del registro icónico de la pedagogía del ciudadano, recorrido que inicia con el proyecto emancipador de Francisco de Miranda. El autor afirma que el término Colombia nació bajo la pluma de Miranda en 1788 y que fue, años después, en Nueva York, cuando este se inspiró en la figuración norteamericana del combate por la libertad –la *persona ficta* antigua de *Columbia*–, muy popular durante su extenso viaje por Estados Unidos (1783-1784), idea que se encarnaría en aquella joven nación, primero, en la figura de una Princesa India y, más tarde, en una Diosa griega emplumada. Continúa Lomné ese recorrido alegórico hasta alcanzar el periodo de la creación de la república de Colombia, cuando se anuló la connotación utópica inicial de ese vocablo al imponerse un registro de imágenes distinto, prestadas de Francia, que terminaron fabricando “una nación asociada al mito creciente del Libertador”, que fue desplazando las representaciones iniciales de la Libertad asociadas con la figura de la India-Libertad.

6

Por su parte, el profesor y arqueólogo histórico Konrad A. Antczak, autor de numerosos trabajos y Premio Fernando Coronil de LASA Venezuela (2022) por su libro *Island of Satl. Historial Archeology of Seaferers and Things in The Venezuelan Caribbean, 1624-1880*, colabora en el presente *Boletín* con un artículo titulado *Saltertuda: los angloamericanos y la sal de la isla venezolana de La Tortuga en el mundo atlántico, 1638-1781*, del cual solo se publica la primera parte en el presente número; la segunda parte saldrá publicada en el *Boletín* número 421 (enero-marzo, 2023). En esta primera parte, Antczak, desde el enfoque de la arqueología histórica, recupera un tema desatendido en la historiografía venezolana, a saber, el papel relevante que tuvo para las colonias británicas norteamericanas el comercio de la sal de la isla de La Tortuga durante los siglos XVII y XVIII. Una isla deshabitada y desértica que recibió numerosos nombres ingleses (Tartuides, Salt Taroodoes, Saltitudes-Saltatudes, Salt Taboodas), la cual pasó a ser una pieza fundamental en la economía atlántica para Gran Bretaña y Francia. La sal de la isla de La Tortuga, utilizada para la salazón de pescados consumidos por los esclavos de las plantaciones en las islas azucareras francesas e inglesas de las Antillas, se convirtió, señala el autor, “en un engranaje clave del sistema capitalista del Imperio Británico”, tanto así, que dio origen a principios del siglo XVIII a la Flota Saltertuda, donde pequeñas embarcaciones angloamericanas navegaban hacia La Tortuga amparadas por buques de guerra a fin de asegurar el suministro regular de la sal a las pesquerías atlánticas de Nueva Inglaterra.

La historiadora Jéssica Pamela Guillén Araque, Magister en Historia de América y doctorando en Historia de la Universidad Católica Andrés Bello, es la autora del artículo titulado *Raúl Leoni: Una vida y la formación de un perfil político-social*. En este trabajo examina la vida del político y presidente de Venezuela, entre 1964 y 1969, Raúl Leoni, para lo cual se apoya en la documentación que reposa en el Archivo Raúl y Menca de Leoni. En su texto, Guillén Araque explora la trayectoria política de Raúl Leoni desde sus primeras incursiones en la política, siendo apenas

estudiante de la Universidad Central de Venezuela, en su lucha contra el gomecismo, hasta su campaña electoral en 1963 que lo conduciría a la presidencia de la república. Leoni, uno de los fundadores de la Federación de Estudiantes de Venezuela, formó parte de la Generación del 28 y conoció por primera vez la cárcel en el Castillo de Puerto Cabello y su primer exilio en Colombia, cuando contaba con 23 años de edad. En su larga carrera política sobrellevó tres exilios: el segundo, también en Colombia, tuvo lugar en 1937, país donde se graduó como Doctor en Derecho en Ciencias Sociales de la Universidad Externado de Bogotá; el tercero y último a partir de 1949 que lo llevó a instalarse en Washington, México, Costa Rica y Bolivia. El trabajo de Guillén Araque pone de relieve no solo su militancia política, sino también su fuerte vinculación con el movimiento sindical venezolano que, como señala la autora, “fue parte de su espacio de acción principal”.

7

Se incluyen en este número las palabras que pronunciara, en agosto de 2022, el Dr. Jean Carlos Brizuela al recibir el Premio Nacional de Historia Francisco González Guinán, edición de 2021. Asimismo, contiene el presente Boletín el texto publicado bajo el título *El Dr. José Gregorio Hernández y el Bicentenario de la UCV*, que nos ofrece la Dra. María Elena González Deluca, actual directora de la Academia Nacional de la Historia, como adenda a la Cronología de la Universidad Central de Venezuela, originalmente publicada en el Boletín n° 417 (enero-marzo, 2022), así como se reproduce el *Discurso del Doctor Diego Carbonell, Rector de la Universidad Central de Venezuela*, durante el acto solemne que tuvo lugar en el Paraninfo de esa casa de estudios, el 11 de agosto de 1925.

Cierra el Boletín con el obituario que nos brinda la académica Ocarina Castillo D’Imperio, *Mario Sanoja Obediente. Una semblanza (1934-2022)*, con el cual honra la memoria y la extensa producción intelectual y sus aportes a la arqueología social venezolana del académico recientemente fallecido.

7 **SALTERTUDA: LOS ANGLOAMERICANOS Y LA SAL DE LA ISLA VENEZOLANA DE LA TORTUGA EN EL MUNDO ATLÁNTICO, 1638-1781**

KONRAD A. ANTCZAK

I Parte

“Sal de los salineros, duro cristal del viento”

Araya, Margot Benacerraf

Introducción

A diferencia del cacao de Chuao, el tabaco de Barinas o los cueros de los Llanos, la sal marina nunca fue durante la historia colonial de Venezuela un producto comercial de suficiente importancia para exportar en cantidad. La dilatada costa caribeña que comprendía las provincias de Maracaibo, Venezuela, Nueva Andalucía y Margarita estaba colmada de salinas naturales y, en muchas de las más de 90 islas que coronaban este extenso Caribe venezolano, allí donde se posaba el agua, cuajaba la sal. Los vecinos de estas provincias estaban abundantemente suplidos por esta riqueza salífera, y poco se imaginaban que serían marineros de potencias extranjeras que la codiciarían. Si la historia de las cortas pero osadas incursiones neerlandesas, en los albores del siglo XVII, en búsqueda de la resplandeciente sal de Araya ha retumbado en el imaginario colectivo —evocando barcos corsarios, imponentes fortalezas, y cruentas batallas— la historia de la sal de las islas venezolanas ha hasta ahora languidecido en el olvido.¹ De hecho, poco se ha escrito sobre la historia de las *otras*

41

¹ Ver, por ejemplo, el aclamado largometraje de la directora venezolana Margot Benacerraf, *Araya*, (1959); o los siguientes artículos divulgativos: Juan Carlos REY GONZÁLEZ, “Los corsarios de la sal: la penetración holandesa en el Caribe”, *El Desafío de la Historia*, 2010, año 2, revista 13, pp. 53-61; Rubi GUERRA, “Oro en polvo: Araya, la sal de la tierra”, *Revista Bigott*, 1997/1998, número 44, pp. 4-16; Marco Aurelio VILA, “La sal en las épocas recientes”, *Revista Shell*, 1954, diciembre, pp. 48-57.

islas, más allá de Margarita, Coche y Cubagua; islas más pequeñas, pero no por eso menos interesantes.²

Aquí hilvano las escurridizas historias marítimas de la sal con el pasado de La Tortuga, una de estas islas poco conocidas de la geografía venezolana. Pero, en vez de una vez más hablar de las breves y acontecidas visitas neerlandesas a la salina de la isla en la década de 1630 —unas de las pocas páginas de historia colonial insular que sí se han escrito— me adentraré en una historia casi totalmente desconocida: los casi 150 años

42

² Las únicas publicaciones que abordan aspectos de la historia colonial y republicana de las Dependencias Federales son unos breves artículos escritos por los arqueólogos Maria Magdalena ANTCZAK y Andrzej ANTCZAK (“La historia postcolombina de Los Roques [siglos XVI-XIX]”, *Tópicos de Maraven*, 1986, número 566, pp. 14–19; “El tesoro de Isla de Aves”, *Tópicos de Maraven*, 1988, número 586, pp. 14–17; “Este faro sí era un faro bueno...”, *Tópicos de Maraven*, 1988, número 589, pp. 20–23; “Arqueología de la Isla de La Orchila”, *Tópicos de Maraven*, 1989, número 595, pp. 36–39; “Investigaciones Arqueológicas en la Isla Blanquilla, Dependencias Federales, Venezuela”, *Proceedings of the Fourteenth Congress of the International Association for Caribbean Archaeology*, [Barbados, 1991]) que aportan los primeros datos arqueológicos y documentales de varios yacimientos de la época colonial y republicana de las islas; el libro de Fernando CERVIGÓN (*Las Dependencias Federales*, [Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1995]), que se limita a ofrecer un breve resumen de algunas fuentes secundarias relativas a las islas; unos apuntes sobre la historia de los siglos XVI y XVII de La Tortuga escritos por Walter DUPOUY (“Datos para la historia de la Isla de la Tortuga, Venezuela”, *Memoria de la Sociedad de Ciencias Naturales La Salle*, 1945, año 5, número 13, pp. 36-40); y unos breves resúmenes generales en: Marco Aurelio VILA, *Aspectos geográficos de las Dependencias Federales* (Caracas: Corporación Venezolana de Fomento, 1967), pp. 9-12; Beatriz OLIVO CHACÍN, “Las Dependencias Federales: islas venezolanas de contrastes”, *Mundo Nuevo*, 1998, año 21, números 1-2, pp. 93-114; SOCIEDAD DE CIENCIAS NATURALES LA SALLE, *Archipiélago de Los Roques y La Orchila* (Caracas: Editorial Sucre, 1956); y William WILLIAMS TRUJILLO, *Las Maravillosas Islas Venezolanas* (Caracas: Publicaciones Seiven, 1980). La historia de la Isla de Aves sí ha recibido más atención debido a su importancia geopolítica, ver: Daniel DE BARANDIARÁN, *El Laudo Español de 1865 sobre la Isla de Aves* (San Cristóbal: Universidad Católica del Táchira, 1989); Wagenaar HUMMELINCK, “Islote Aves, een vogeleiland in de Caraïbische Zee”, *New West Indian Guide/Nieuwe West-Indische Gids*, 1951, volumen 33, número 1, pp. 23-34; Rodrigo LAZO, “Historia cartográfica de Isla de Aves”, *Tiempo y Espacio*, 2015, número 64, pp. 582-601; Demetrio RAMOS, “El ‘Caso Ceballos’ y el alegato de García de Quevedo, en 1857, ante las pretensiones norteamericanas sobre las islas Aves y Roques”, *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, 1989, volumen 186, número 3, pp. 355-370.

posteriores de cosecha angloamericana de sal.³ Este recorrido histórico nos llevará a tiempos en los cuales La Tortuga tenía decenas de nombres ingleses que estaban a flor de boca de los marineros surcando el Atlántico, bebiendo en las tabernas de sus puertos y haciendo vida en este mundo acuático transimperial. Impresionantemente, la deshabitada, agreste y desértica isla La Tortuga llegaría a ser una pieza clave en la economía atlántica, no del imperio español, sino de sus empedernecidos rivales, Gran Bretaña y Francia.

Usando una variedad de fuentes documentales angloamericanas, británicas y españolas, condimentadas con datos arqueológicos, explicaré cómo una isla tan árida pudo haber ejercido tanto magnetismo en costas lejanas, a qué latitudes itineraba su sal en las bodegas de pequeños barcos y cómo es que se engranó tan firmemente en la maquinaria del mundo atlántico por tanto tiempo. También describiré cómo se formó y mantuvo durante más de 70 años la flota anual de Saltertuda, revelaré las identidades de algunos de los capitanes y marineros angloamericanos que visitaron la isla y descubriré cómo se cosechaba la sal en su salina. Pero, antes de adentrarnos en estas páginas “nuevas” de la historia de La Tortuga, situemos la isla en su contexto geográfico y con relación a sus antecedentes históricos, precedentes a la primera visita angloamericana en 1638.

43

³ Casi nada se ha escrito explícitamente sobre la explotación angloamericana de sal en La Tortuga en la historiografía venezolana, pero fueron las breves notas sobre la presencia de ingleses de las colonias norteamericanas en “Salta Turga”, en la reconocida obra *Curazao y la Costa de Caracas* del historiador Ramón AIZPURUA (Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1993, pp. 144, 171-172) que en el año 2009 desencadenaron mi búsqueda en archivos angloamericanos y británicos (ver también, Ramón AIZPURUA, “El comercio curazoleño-holandés, 1700-1756”, *Anuario de Estudios Bolivarianos*, 2004, año X, número 11, pp. 84-85). La abundancia de documentos que encontré dio respuesta al ¿por qué? de la gran cantidad de materiales arqueológicos hallados junto a la salina de la isla durante las campañas de excavación en 1993, 2009 y 2010. A mi conocer, las pocas otras referencias sueltas sobre las visitas inglesas por la sal de La Tortuga están en: Jairo BRACHO PALMA, *El derecho internacional marítimo en el Mar de Venezuela (1700-1783)* (Caracas: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005), pp. 24, 45, 54-55, 79, 94, 155.

La isla La Tortuga: su geografía y antecedentes históricos

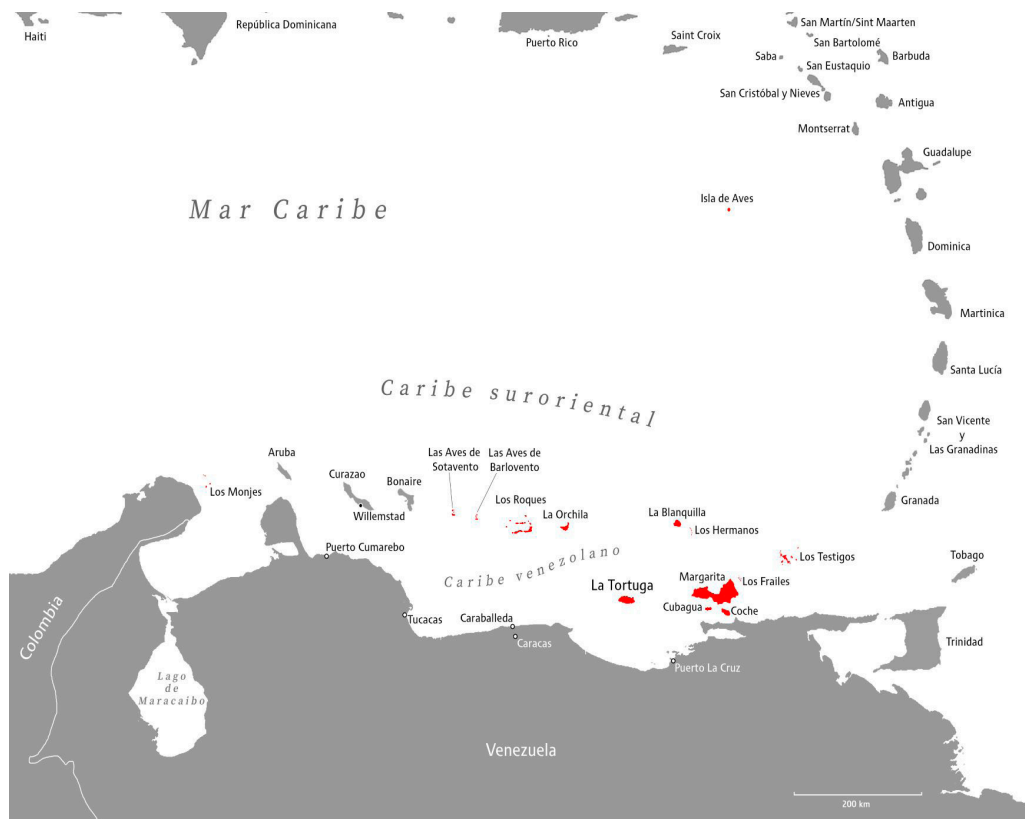
44

Con un área de 158,74 km², La Tortuga es la segunda isla más grande de Venezuela, la isla más grande de las Dependencias Federales y la isla más grande que queda sin poblar en el Caribe.⁴ Se encuentra unos 100 km al noroeste de la actual ciudad portuaria de Puerto La Cruz (Ver figura 1) y tiene aproximadamente 24 km de largo por 10 km de ancho (Ver figura 2). El grupo insular de La Tortuga incluye también tres cayos situados en su extremo noroeste, como lo son: Tortuguillo del Este, Tortuguillo del Oeste y Cayo Herradura. La Tortuga es una isla deshabitada con una pequeña población estacionaria compuesta por pescadores temporales quienes arranchan en la Bahía de Carenero, en Punta Delgada y en Cayo Herradura. También cuenta con una Estación Secundaria de Guardacostas de la Armada Nacional y unas pocas posadas en Punta Delgada que se encuentran al lado de una rudimentaria pista de aterrizaje. La isla ha sido principalmente visitada por veleristas y embarcaciones recreacionales y en las últimas décadas se ha convertido en un destino turístico nacional de pequeña escala, con planes de ida por vuelta y pernocta en carpas con salida desde Carenero e Higuero. En las últimas dos décadas también se han visto varios proyectos por parte del gobierno nacional de desarrollar la isla como un destino turístico nacional e internacional en 2005-2008 y, más recientemente, en 2022.⁵

⁴ Nérida HERNÁNDEZ, “Las Dependencias Federales”, *GeoVenezuela; Tomo 7, Geografía de la división político-territorial del país* (Caracas: Fundación Empresas Polar, 2007), p. 644. La segunda isla más grande sin poblar en la cuenca del Caribe es Pequeña Inagua, una de las islas de las Bahamas, que tiene una superficie de c. 130 km².

⁵ *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, año CXXXII-mes VII, número 38.179, 4 de mayo de 2005, Caracas, pp. 338.764-338.780; *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, año CXLIX-mes X, número 6.710 extraordinario, 20 de julio de 2022, Caracas, pp. 1-7; Cánovas MARTÍNEZ, “Isla de La Tortuga: desarrollo endógeno sustentable”, ponencia, 2008. El proyecto iniciado en 2005 sólo resultó en movimientos de tierra para construir una carretera desde Garambeo hacia el interior de la isla resultando en extensos daños a la vegetación nativa. La comunidad científica ha advertido de las graves consecuencias medioambientales que un desarrollo turístico a gran escala pueda tener para los frágiles ecosistemas de la deshabitada isla. Consta que Pequeña Inagua, la segunda isla deshabitada más grande del Caribe después de La

Figura 1. Mapa contemporáneo del Caribe con las islas del Caribe venezolano indicadas en rojo.



Geológicamente, La Tortuga no es una isla oceánica sino parte de la plataforma continental y es predominantemente de poca elevación, excepto por una terraza calcárea que corre a lo largo de la costa sur y

Tortuga, ha sido un parque nacional desde 2002. Cualquier proyecto debería plantearse juntamente con un equipo nutrido de especialistas en desarrollo sustentable, ecólogos y biólogos que proporcionen estudios de impacto ambiental sólidos y transparentes y formen una institucionalidad ambiental fuerte para monitorear y velar por la salud medioambiental de La Tortuga. Cualquier proyecto también debería incluir un plan responsable de sondeos arqueológicos y salvaguarda del patrimonio cultural en los sitios por desarrollar, supervisado por el Instituto del Patrimonio Cultural, porque una vez destruido, el pasado es imposible de recuperar.

que se eleva a casi 45 m sobre el nivel del mar en el sitio de Los Altos de Garambeo.⁶ La isla exhibe un ambiente semiárido de matorrales xéricos y cactáceas que salpican su rocoso e indómito paisaje. Sólo unas pocas zonas costeras de La Tortuga presentan comunidades de manglares, una de las cuales bordea la laguna de Los Mogotes en el extremo sureste. Allí, los manglares abrazan la salina y el yacimiento arqueológico adyacente de Punta Salinas (Ver figuras 2, 4).⁷ Los únicos mamíferos de la isla son los conejos y las cabras asilvestradas, que ahora apenas se ven, y que probablemente fueron introducidos en los primeros años de la colonización española de Sudamérica.⁸ La isla también carece de manantiales o fuentes permanentes de agua dulce y sólo se conocen algunos pozos estacionales de agua de lluvia en la costa sur en Boca de Palo, en la costa noroeste en Punta Tamarindo, y entre los sitios conocidos como “El Olivito” y “El Mangle”, en la costa norte (Ver figuras 2, 3).⁹

⁶ Neil J. MALONEY y Oliver MACSOTAY, “Geology of La Tortuga Island Venezuela”, *Boletín Informativo de la Asociación Venezolana de Geología, Minería y Petróleo*, 1967, volumen 10, número 10, p. 267.

⁷ Para más detalles sobre el yacimiento arqueológico, ver: Konrad A. ANTCZAK, “‘Tavern’ by the Saltpan: New England Seafarers and the Politics of Punch on La Tortuga Island, Venezuela, 1682–1781”, *International Journal of Historical Archaeology*, 2015, volumen 19, número 1, pp. 159–187; Konrad A. ANTCZAK, *Islands of Salt: Historical Archaeology of Seafarers and Things in the Venezuelan Caribbean, 1624–1880* (Leiden: Sidestone Press, 2019), pp. 193–196.

⁸ Juan DE PIMENTEL (1578) citado en Hno. Nectario MARÍA, *Historia de la conquista y fundación de Caracas* (Caracas: Consejo Municipal del Distrito Federal, 1979), pp. 331–351; Irene Aloha WRIGHT y Cornelis Frans Adolf VAN DAM (compiladores), *Nederlandsche Zeevaarders op de Eilanden in de Caraïbische Zee en aan de Kust van Columbia en Venezuela Gedurende de Jaren 1621–1648* (Utrecht: Kemink en Zoon N.V., 1934), p. 121.

⁹ La existencia de estos últimos pozos no ha sido verificada desde la visita de un equipo expedicionario de la Sociedad de Ciencias Naturales La Salle en el año 1945 (Pablo DE GEL, “Por tierras de bucaneros. Expedición a la Isla Tortuga”, *Memoria de la Sociedad de Ciencias Naturales La Salle*, 1945, año 5, número 13, p. 25).

Figura 2. Mapa del grupo insular de la isla La Tortuga Cayos adyacentes, bahías y puntas principales, pozos de agua estacionales, con la bahía de Punta Salinas y su salina



47

Figura 3. (Arriba) pozos de agua estacionales en Boca de Palo después de las lluvias y durante la época seca; (abajo) pozo en Punta Tamarindo durante la época seca



Fuente: arriba, foto de José Voglar; abajo, foto de Maria Magdalena Antczak

La Tortuga consta de varios fondeaderos naturales. En la costa sureste de la isla se encuentra la Bahía de Carenero que debe su nombre a la antigua práctica de carenaje de embarcaciones en la larga y delgada península de arena situada en su boca.¹⁰ Otro puerto natural se encuentra en Punta Delgada, también conocida como Punta del Este, en el extremo noreste de la isla. En el extremo occidental, hay un buen fondeadero entre las islas Tortuguillo del Este y Tortuguillo del Oeste que le ofrece cobijo a embarcaciones más grandes.¹¹ Por último, la bahía de Punta Salinas se encuentra en el extremo sureste de la isla frente a la salina de La Tortuga (Ver figura 4). Aunque, como veremos más adelante, esto era la ensenada más frecuentada de la isla durante los últimos siglos, Punta Salinas no es un fondeadero ideal. Algunos autores del siglo XVII, como el geógrafo holandés Johannes de Laet, advirtieron a sus compatriotas de que “siendo la bahía poco apropiada [para fondear], estos [barcos] sólo pueden atracar [allí] con dificultad”.¹² Otros en el siglo XVIII se refieren

¹⁰ El carenaje implicaba la complicada operación de poner el barco de costado sobre un banco de arena y de fregar y limpiar el casco y volver a aplicarle el alquitrán ya que la madera constantemente sumergida corría el peligro de ser consumida por la broma o el “gusano de barco” (*Teredo navalis*, un bivalvo marino) que abunda en las aguas tropicales del Caribe. William DAMPIER, *A New Voyage Round the World, Volume I, 4th ed.* (Londres: James Knapton, 1699), p. 52; Michael Peter GOETLET, *The Careening and Bottom Maintenance of Wooden Sailing Vessels*, tesis de maestría inédita, College Station: Texas A&M University, 1986. De hecho, el peligro de la broma era tan apreciable que en 1696 el Gobernador de Barbados comentó: “Si los barcos en estos mares no son carenados cada cinco o seis meses corren el peligro de que los gusanos les coman el fondo” [“If ships in these seas are not careened every five or six months they are in danger of having their bottoms eaten out by worms”] (Governor Francis RUSSEL, carta, 7 de mayo de 1695, Barbados, “Governor Russell to Lords of Trade and Plantations”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, January, 1693–14 May, 1696* [Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1903], p. 474).

¹¹ Edmund M. BLUNT y George W. BLUNT, *The American coast pilot : containing the courses and distances between the principal harbours, capes, and headlands, on the coast of North and South America [...]* (Nueva York: Edmund and George W. Blunt, 1847), p. 448.

¹² Joannes DE LAET, *Mundo Nuevo, o, descripción de las Indias Occidentales* (Caracas: Universidad Simón Bolívar, 1988), pp. 1224-1225.

al puerto como meramente “tolerable”.¹³ En la actualidad, los pescadores que vienen a La Tortuga por temporadas sólo utilizan este puerto para pernoctar antes de partir hacia el continente al amanecer. Se necesitan conocimientos del paraje y experiencia para anclar una embarcación de forma segura aquí ya que las corrientes son traicioneras, el fondo marino desciende de forma abrupta y la protección contra las grandes olas oceánicas es limitada. Las primeras exploraciones submarinas de la bahía en 2009 y 2010, junto con análisis de imágenes aéreas y satelitales, revelaron una gruesa y extensa capa de lastre de piedra alóctona y ladrillos en el lecho marino de la bahía, resultado de los siglos de la carga de sal en la salina,¹⁴ algo que se evidenció similarmente en las exploraciones submarinas frente al Oranje Pan (Salina Anaranjada) en Bonaire.¹⁵ Esta inequívoca evidencia material indica que el provecho que los capitanes podrían obtener de la cosecha de sal en la salina era mucho mayor que el potencial peligro generado por lo poco ideal del fondeadero.

49

Aunque siempre fue despoblada, La Tortuga posee una historia profunda. Esta comienza con las visitas de amerindios de la costa central venezolana, portadores de la tradición cerámica Saladoide, al campamento en el yacimiento arqueológico de Los Cumaneces en la costa oriental de la isla, cuyos estratos más tempranos están fechados a c. 130 d.C. y hacen de este sitio uno de los más antiguos de la costa centro-oriental de Venezuela.¹⁶ Desde este momento en adelante, los amerindios probablemente frecuentaban la isla durante todo el período

¹³ James Hingston TUCKEY, *Maritime Geography and Statistics, or a Description of the Ocean and its Coasts, Maritime Commerce, Navigation, &c., &c., &c.*, vol. IV (Londres, 1815), p. 286.

¹⁴ José Miguel Pérez Gómez, comunicación personal, 2013; Jorge GARCÍA, comunicación personal, 2013.

¹⁵ Ruud STELTEN y Konrad A. ANTCZAK, “Life at the Salty Edge of Empire: The Maritime Cultural Landscape at the Orange Saltpan on Bonaire, 1821–1960”, *International Journal of Historical Archaeology*.

¹⁶ Andrzej ANTCZAK, Bernardo URBANI y Maria Magdalena ANTCZAK, “Re-thinking the Migration of Cariban-Speakers from the Middle Orinoco River to North-Central Venezuela (AD 800)”, *Journal of World Prehistory*, 2017, número 30, p. 142.

precolonial, en búsqueda de sus abundantes tortugas marinas u otros recursos naturales como, posiblemente, la sal.¹⁷

Figura 4. (Arriba) Las salinas actualmente inundadas de Punta Salinas, La Tortuga; (abajo) la bahía de Punta Salinas



50

Fotos de José Voglar

¹⁷ Digo “posiblemente” porque todavía no se conocen referencias etnohistóricas ni se han hallado pruebas arqueológicas directas que demuestren que en tiempos precoloniales los amerindios de la costa central de la actual Venezuela conocieran las cualidades preservativas de la sal y la explotaran para curar su pesca. Dicho esto, en su “Relación”, Juan de Pimentel sí menciona que los indígenas del centro-norte: “No tienen ni tuvieron género de granjería ni contratación si no es para la sal y pescado, que los de la tierra adentro con cosas de comer van a la mar a comprarla y trocar la sal y pescado por lo que llevan”, sugiriendo que este trueque podía haber existido antes de la llegada de los españoles (citado en Horacio BORD CASTILLO, *Los aborígenes de la región centro-norte de Venezuela (1550-1600): una ponderación etnográfica de la obra de José de Oviedo y Baños* [Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 2001], p. 113).

La Tortuga recibió su nombre por la gran cantidad de tortugas marinas que hasta el día de hoy anidan en sus extensas playas arenosas durante las noches de mayo a octubre.¹⁸ Es importante acotar aquí que el nombre de La Tortuga se ha prestado a menudo a confusión, especialmente fuera de la actual Venezuela, ya que suele asociarse a la isla Tortuga situada frente a la costa norte de Haití, que fue un notorio nido de piratas durante el siglo XVII. Como buscaré demostrar, la actual isla venezolana de La Tortuga era más conocida en su época y mucho más importante comercial y estratégicamente que la actual isla haitiana.¹⁹

Ya entrando en la época colonial, no se sabe con certeza cuál de los primeros navegantes europeos al “Nuevo Mundo” avistó por primera vez a La Tortuga, ya que ni Alonso de Ojeda y Juan de la Cosa en 1499, ni Pedro Alonso Niño y Cristóbal Guerra que fueron tras el paso de Ojeda, mencionan haberla visto.²⁰ Yo sugeriría que la cuestión del “descubrimiento” es irrelevante para la historia de la isla, no sólo porque los amerindios ya la habían visitado por milenios, sino, debido a la proximidad de La Tortuga a la costa continental de Venezuela, es probable que junto con otras islas venezolanas como La Blanquilla, La Orchila y los archipiélagos de Los Roques y Las Aves, esta fuera avistada en cualquiera de los viajes europeos de finales del siglo XV y principios del XVI (Ver figura 5).

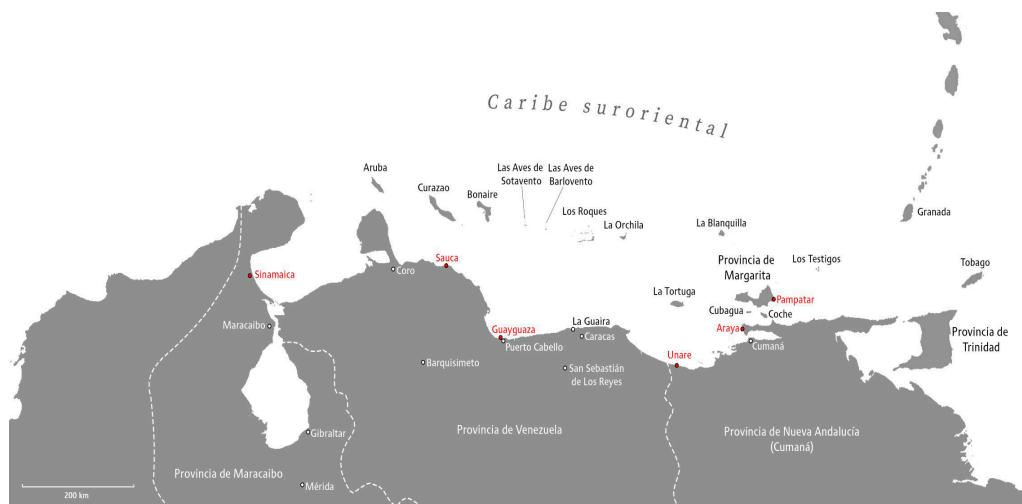
51

¹⁸ Maria Magdalena ANTCZAK y Andrzej T. ANTCZAK, *Los ídolos de las islas prometidas: arqueología prehispánica del Archipiélago de Los Roques* (Caracas: Editorial Equinoccio, 2006), p. 360; Pedro VERNET y Ángela ARIAS-ORTIZ, “Las tortugas marinas en la Isla La Tortuga: monitoreo y conservación”, *IX Congreso Venezolano de Ecología, Isla de Margarita, Nueva Esparta – Venezuela* (Caracas: Ediciones Instituto Venezolano de Investigaciones Científicas, 2011).

¹⁹ La isla haitiana de Tortuga también fue conocida por los ingleses como “Association Island” durante un breve periodo de tiempo en la década de 1630 cuando recibió el respaldo de la Providence Island Company inglesa (ver, Jon LATIMER, *Buccaneers of the Caribbean: How Piracy Forged an Empire* [Cambridge: Harvard University Press, 2009], p. 84 y Casey SCHMIDT, “Pirates, planting, and the rights of mankind in seventeenth-century Tortuga”, *The Latin Americanist*, 2017, volumen 61, número 4, pp. 584-599).

²⁰ Walter DUPOUY, *ob. cit.*, pp. 38-39.

Figura 4. Mapa del sureste caribeño durante el siglo XVII, indicando las provincias españolas y sus principales salinas



52

Para 1537, La Tortuga ya era lo suficientemente conocida por los navegantes españoles y probablemente por otros europeos, como para figurar, junto con Los Roques (llamado “Roca”) y las demás islas venezolanas, en el *Espejo de Navegantes*,²¹ un secreto tratado de navegación español destinado a ayudar a planificar rutas a través de los mares de América. En 1565, el corsario inglés John Hawkins entró en el Caribe, pasó por el archipiélago de Los Testigos, ancló en Margarita y luego navegó entre tierra firme y La Tortuga, que describió como una “isla muy baja”.²² También, en algún momento entre 1570 y 1575, el marinero español Antonio Barbudo publicó sus memorias y describió La Tortuga como una isla estéril, inutilizada y deshabitada y a Los Roques y Las Aves

²¹ Alonso DE CHAVES, *Espejo de Navegantes*, Capítulo VIII, REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA [España], Signatura 9/2791.

²² Richard HAKLUYT, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, Volume X* (Londres: George Bishop, Ralph Newberie, and Robert Barker, 1599), p. 508.

como islas bajas y peligrosas, en las que se ahogaba mucha gente.²³ No es hasta 1578 cuándo Juan de Pimentel, el Gobernador y Capitán General de la provincia de Venezuela de 1576 a 1583, comenta en su *Relación Geográfica y Descripción de la Provincia de Caracas y Gobernación de Venezuela*, que La Tortuga proporcionaba “muchas sal y muy buena”, siendo esta la primera mención no meramente geográfica de la isla.²⁴ Pimentel, también escribió lo siguiente respecto a las islas venezolanas:

Las yslas que ay frontero de esta costa están como quince e veinte leguas dentro en la mar. Son la orchila e isla de aves, los roques, la tortuga y otras dos que están más al poniente. Son yslas baxas [...] en una e dos islas destas ay mucha sal [...] en todas los naturales van a ellas en los meses de bonanças por sal y pescado y por tortugas [...] [puntuación del autor].²⁵

53

Las palabras de Pimentel apuntan a que todavía en la segunda mitad del siglo XVI, los indígenas de la costa central y oriental de Venezuela aprovechaban los meses de *bonanças* (tiempo tranquilo y sereno en el mar), para frecuentar islas como La Tortuga por su sal y sus pesquerías, especialmente la de tortugas.²⁶ Es probable que estos viajes ancestrales en gran medida cesaron poco después de que Pimentel los haya mencionado, debido a la expansión española en la región y el proceso forzado de encomienda y recomposición étnica de las poblaciones de la costa central, percibidas por los españoles como compuestas de “caribes” o Indios

²³ Antonio ARELLANO MORENO. *Relaciones geográficas de Venezuela* (Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1964), pp. 91-92.

²⁴ Juan DE PIMENTEL, “Relación geográfica y Descripción de la provincia de Caracas y Gobernación de Venezuela; Relación de Nuestra Señora de Caraballeda y Santiago de León de Caracas; Año de 1585 [1578]”, Comentario de Germán Latorre. *Boletín del Centro de Estudios Americanistas*, 1919, año VI, número 25, p. 36.

²⁵ Juan DE PIMENTEL, *ob. cit.*, pp. 39-40.

²⁶ Estos tiempos de bonanza coincidían con la temporada de desove de las tortugas entre mayo y octubre. Andrzej ANT CZAK, *Late Prehistoric Economy and Society of the Islands off the Coast of Venezuela: A Contextual Interpretation of the Non-Ceramic Evidence*, tesis doctoral inédita, Londres: University College London, 1999, p. 242.

“malos” y belicosos.²⁷ Al parecer, algunos indígenas, particularmente los guaiqueríes de Margarita que eran Indios *guatiaos* aliados con los españoles y por ende considerados como “buenos”, frecuentaban La Tortuga todavía a principios del siglo XVII.²⁸

A pesar de que la isla inicialmente se incluyó como parte del territorio de la Klein-Venedig alemana tras la Capitulación de los Welser del 27 de marzo de 1528,²⁹ y más tarde, después de que el territorio volviera a estar

54

²⁷ Andrzej T. ANTCZAK, Horacio BIODR CASTILLO, Pedro RIVAS y María Magdalena ANTCZAK, “History of the indigenous peoples of the sixteenth-century province of Caracas, Venezuela”, *Colonial Latin American Review*, 2020, volumen 29, número 4, p. 540; Pedro RIVAS, “Una aproximación arqueológica y etnohistórica a los procesos de recomposición étnica y territorial del Litoral Central venezolano durante los períodos colonial y republicano”, *Arqueología histórica venezolana: perspectivas actuales sobre el contacto, el colonialismo y la independencia* (Leiden: Sidestone Press, en prensa); Andrzej T. ANTCZAK, María Magdalena ANTCZAK y Oliver ANTCZAK, “‘Indios buenos’, ‘Indios malos’: arqueología histórica de los procesos de identidad indígena en el sudeste del Caribe durante la época colonial temprana”, *Arqueología histórica venezolana: perspectivas actuales sobre el contacto, el colonialismo y la independencia* (Leiden: Sidestone Press, en prensa).

²⁸ Aquí hago referencia a un padrón de “indios naturales guaiqueríes” hecho en el pueblo de mar de La Fuente del Valle en Margarita donde aparecen como “ausentes en La Tortuga” Bartolomé y Domingo (hijo del capitán Diego Carreño y su mujer Francisca) y Pedro Caballero con su amancebada María y su hijo y sobrinos que también estaban en la isla al momento de hacer el acta (Álvaro HUERGA, *La evangelización del Oriente de Venezuela* [Ponce: Pontificia Universidad Católica de Puerto Rico, 1996], pp. 355-366); Andrzej T. ANTCZAK, María Magdalena ANTCZAK y Oliver ANTCZAK, *ob. cit.* Se sabe que para 1810 los guaiqueríes de Cumaná seguían visitando la isla para pescar (Isabel E. RUIZ ACEVEDO, *El puerto de Cumaná en el comercio atlántico y caribeño*, tesis doctoral inédita, Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 2016, p. 90). Como hasta el día de hoy los margariteños y cumaneses siguen visitando la isla por temporadas en sus peñeros y tres puños, se puede decir que, aunque la colonización española en gran medida hizo desvanecer el rastro guaiquerí, las visitas de sus herederos y –en muchos casos descendientes– siguen.

²⁹ Un acuerdo entre el gobernador español de Santa Marta y los dos capitulares alemanes de la provincia de Venezuela, Jerónimo Sayler (Hieronymus Sailer) y Enrique Eynguer (Heinrich Ehinger), firmado en Madrid unos días después, decía lo siguiente: “*El asiento y capitulación [...] sobre la población y conquista de las tierras y provincias que comienzan desde el Cabo de la Vela o del fin de los límites y términos de la dicha gobernación de Santa Marta, hasta Maracapana el este, oeste, norte y sur, de la una mar a la otra, con todas las islas que están en aquella costa*” (Guillermo MORÓN, “Delimitación de la antigua provincia de Venezuela [1501–1810]”, *Boletín de la Academia Nacional de La Historia*, 1971, tomo 54, número 213, p. 51). Unos años más

bajo dominio español en 1546, formó parte de la provincia de Venezuela, su sal probablemente no fue explotada por los españoles debido a que tenían abundantes salinas a lo largo de toda la costa caribeña y en la isla (provincia) de Margarita. En una segunda capitulación en la Audiencia de Santo Domingo el 30 de junio de 1586, La Tortuga fue incorporada a la gobernación de la vecina provincia de Nueva Andalucía junto con las islas de Coche, Cubagua, Granada y Trinidad (Ver figura 5).³⁰ Once años después de la *Relación* de Pimentel, en septiembre de 1589, por orden del Gobernador de la provincia de Venezuela don Diego Osorio, las islas de Venezuela pasaron formalmente a ser posesiones de la Corona española. Durante el acto “[el] Gobernador tomó posesión en todas las dichas islas de Aves, Urchilla, Roques e la Tortuga [...] en todas las dichas islas se dijo misa y se pusieron cruces en ellas y se hicieron otros actos de posesión en nombre del Rey Nuestro Señor”.³¹ Durante estas visitas y actos oficiales en las islas, los españoles, en una canoa y tres piraguas y encabezados por el capitán Sancho del Villar, eran asistidos por “indios auxiliares” que probablemente servían no sólo de remeros sino también de guías, aprovechando sus conocimientos ancestrales de las corrientes y los vientos en el paso a las islas, así como de los peligros que podían esperarles allí.³²

Aunque oficialmente estaban en posesión de las islas del Caribe suroriental (a excepción de Curazao, Aruba y Bonaire tomadas por los Países Bajos a partir de 1634), los habitantes de las provincias españolas de

tarde, los Welser llegaron a un acuerdo con un hombre llamado Covos, a quien el Rey español había concedido el derecho a explotar las salinas del Nuevo Mundo, dándole el derecho a explotar la sal en la provincia de Venezuela (Jules HUMBERT, *La ocupación alemana de Venezuela en el siglo XVI. Período llamado de los Welser [1528 – 1666]* [Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1983], p. 60).

³⁰ Fray Antonio CAULÍN, *Historia de la Nueva Andalucía, Tomo I* (Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1966), p. 292.

³¹ Pablo OJER, *Las salinas del oriente venezolano en el siglo XVII* (Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 1962), p. 523.

³² *Ibidem*; Maria Magdalena ANTCZAK y Andrzej T. ANTCZAK, *Los ídolos de las islas prometidas..., ob. cit.*, pp. 70-71.

Maracaibo, Venezuela (Caracas), Nueva Andalucía (Cumaná) y Margarita probablemente ignoraron en gran medida la salina de La Tortuga durante todo el periodo colonial. Tenían un abundante suministro de sal en el oeste, desde las salinas de Sinamaica y Sauca hasta las de Guayguaza y Borburata, y en el este utilizaban las salinas de Araya y la salina de Pampatar en la isla de Margarita, hasta tal punto que, a mediados del siglo XVIII, el gobernador de Nueva Andalucía, José Diguja y Villagómez, afirmó que “toda la costa [de su provincia] es una continuada salina, pues en dónde quiera que se detiene el agua, o llovediza o salada, resulta la sal” (Ver figura 5).³³ Sólo una mención aislada en 1593 del procurador general de la provincia de Venezuela, Nicolás de Peñalosa, alude a la exportación de sal desde La Tortuga y Araya hasta San Sebastián de Los Reyes, al sur de Caracas, donde presumiblemente se daba al ganado, y se utilizaba para salar la carne de vacuno o para curar cueros.³⁴ La falta de evidencia arqueológica certera de la presencia española de finales del siglo XVI en la salina de La Tortuga sugiere que sus visitas eran esporádicas y no se sostuvieron mucho en el tiempo. Lejos de frecuentarla por la sal, los marineros europeos de la temprana época colonial probablemente se detenían en la desértica isla La Tortuga en su travesía desde las Antillas Menores a las Antillas Neerlandesas y la costa de Caracas para cargar provisiones frescas de carne de tortuga o reabastecerse de agua de sus pozos estacionales.³⁵ De hecho, parece que más adelante, en el siglo XVIII

³³ Antonio ARELLANO MORENO (compilador), *Documentos para la Historia Económica en la época colonial. Viajes e Informes* (Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la historia, 1970), pp. 240; Pablo OJER, *ob. cit.*; María Justina SARABIA VIEJO, “Evolución del estanco de la sal en Venezuela”, *Venezuela en el Siglo de las Luces* (Sevilla: Muñoz Moya y Montraveta, 1995).

³⁴ Marco Aurelio VILA, *Síntesis geohistórica de la economía colonial de Venezuela* (Caracas: Banco Central de Venezuela, 1980), p. 172.

³⁵ Un ejemplo de la captura de tortugas en La Tortuga proviene del relato del naufrago inglés Henry Pitman, que durante su estadía de varios meses en la isla en 1687 sobrevivió casi exclusivamente de la carne de estos grandes reptiles marinos (Henry PITMAN, “A Relation of the Great Sufferings and Adventures of Henry Pitman, Chirurgeon to the Late Duke of Monmouth”, *An English Garner: Stuart Tracts 1603–1693* [Westminster: Archibald Constable and Co., Westminster, 1903], pp. 456-458). Pitman también recogía

los vecinos de las provincias de Margarita, Nueva Andalucía, Maracaibo y Santa Marta solían solicitar, a manera de pretexto, un permiso a su gobernador para ir a buscar sal a La Tortuga, y una vez en ruta, navegaban a Curazao y regresaban con mercancías de contrabando que trasbordaban o desembarcaban clandestinamente en islas y recónditos paraderos a lo largo de la extensa costa de Tierra Firme.³⁶

No fue hasta 1624 cuando los *zoutvaerders* (saleros) neerlandeses pusieron sus miras en la salina de La Tortuga, repelidos definitivamente el año anterior de la salina de Araya por la imponente Real Fortaleza de Santiago de Arroyo construida en su entrada, y desesperados por encontrar un suministro de sal estable para la lucrativa industria de arenque en los Países Bajos.³⁷ Durante la década de los 1630s los *zoutvaerders* —principalmente de las ciudades norteñas de Hoorn, Enkhuizen y Medemblik— se vieron envueltos en al menos cinco enfrentamientos sangrientos con los españoles de la provincia de Nueva Andalucía y sus indios flecheros quienes buscaban desalojarlos de la salina de La Tortuga. Estos lograron finalmente disuadirlos tras un decisivo y violento enfrentamiento en la salina en 1638, después del cual los neerlandeses definitivamente abandonaron el Caribe venezolano. No ahondaré más

agua potable de los pozos salobres. En otro relato, el sacerdote árabe de la Iglesia caldea, Elias Al-Musili, menciona que la flota en la que viajaba se encontró con un pequeño barco francés en La Tortuga en 1675. Tras intimidarlo, su tripulación abandonó el barco huyendo hacia la isla. Al capturar el barco, Al-Musili y sus compañeros descubrieron que estaba cargado de tortugas saladas (Elias AL-MUSILI, *An Arab's Journey to Colonial Spanish America: The Travels of Elias Al-Musili in the Seventeenth Century* [Syracuse: Syracuse University Press, 2003], pp. 18-19).

³⁶ Ramón AIZPURUA, *Curazao y la Costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780* (Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1993), pp. 362, 366; Jairo BRACHO PALMA, *ob. cit.*, p. 35.

³⁷ Carlos FELICE CARDOT, *Curazao hispánico: antagonismo flamenco-español* (Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1982), pp. 115-117. En todo este texto me refiero al gentilicio “neerlandés” en vez del “holandés” ya que los holandeses sólo eran las personas oriundas de la provincia de Holanda que era una de las siete provincias de los Países Bajos, y sabemos que los que venían por la sal al Caribe venezolano provenían en gran medida de las provincias del norte.

aquí en este corto e intenso capítulo neerlandés en La Tortuga porque éste ya ha sido descrito detalladamente y es bien conocido y difundido no sólo dentro de la historiografía venezolana nacional sino también en la historiografía venezolanista extranjera.³⁸ Es ahora, habiendo situado a la isla en su contexto geográfico e histórico, que ahondaremos en el siguiente capítulo de La Tortuga que, de cierto, empezó el año en que los neerlandeses fueron echados de la isla, y que ha sido hasta ahora desconocido.

SAL “GRATIS Y COMÚN COMO EL OCEANO”: LOS COMIENZOS DE LA EXPLOTACIÓN ANGLOAMERICANA (1634-C. 1700)

58

Mientras los neerlandeses protagonizaban sangrientos enfrentamientos con los españoles en La Tortuga, los ingleses ya conocían la isla e incluso probablemente habían rastrillado esporádicamente sal en ella. El aventurero y corsario inglés Daniell Ellffryth, que descubrió la Isla de Providencia (conocida también como Old Providence y hoy una isla colombiana) para la Corona inglesa y fundó allí una colonia puritana en

³⁸ Para leer más sobre los neerlandeses en La Tortuga, ver: Andrzej T. ANTCZAK, Konrad A. ANTCZAK y Maria Magdalena ANTCZAK, “Risky Business: Archaeology of the Dutch Salt Enterprise on La Tortuga Island Venezuela (1624–38)”, *Post-Medieval Archaeology*, 2015, volumen 49, número 2, pp. 189–219; Konrad A. ANTCZAK, *Islands of Salt*, pp. 57-67, 132-135, 175-181, 193-204). Para más sobre los neerlandeses en el Caribe venezolano, incluyendo La Tortuga, ver: Rafael I. DÁVILA P., “La sal: objetivo codiciado por Holanda en las provincias de Nueva Andalucía y Venezuela durante el siglo XVII”, *Tiempo y Espacio*, 2015, volumen 64, pp. 47-71; Carlos FELICE CARDOT, *ob. cit.*; Cornelis Christiaan GOSLINGA, *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast* (Gainesville: University Press of Florida, 1971); Wim KLOOSTER, “Perlas, sal y tabaco: la presencia neerlandesa en las aguas venezolanas, 1590-1650”, *Dans le sillage de Colomb l’Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450 -1650)* (Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 1995), pp. 93-104; Pablo OJER, *ob. cit.*; Roselyz QUEZADA, “Presencia holandesa en las salinas de Araya”, *Tiempo y Espacio*, 2008, número 104, año 26, volumen XXVI, pp. 429-439; Juan Carlos REY GONZÁLEZ, “La guerra por la sal en el Caribe venezolano (1598-1648)”. En *Guerras irregulares en el Caribe* (Michoacán: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2020); Jesús VARELA MARCOS, *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento* (Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1980); Irene Aloha WRIGHT y Cornelis Frans Adolf VAN DAM, *ob. cit.*

1631, fue el primer inglés en reconocer y describir la salina de La Tortuga ese mismo año:

Tartoudies es una isla pequeña y baja que se extiende de este a oeste y está a 16 leguas de Margarita y yace de allí al oeste, medio punto hacia el sur; en la punta oriental de esta isla hay una gran salina donde se puede cargar sal, y en el lado noroccidental de esta isla yace otra pequeña isla con dos salinas, donde se puede cargar sal en los meses secos de marzo, abril, mayo y junio.³⁹

La primera mención inglesa de la carga de sal en la salina de La Tortuga se remonta a 1634, cuando Josiah Collins, capitán del *Long Robert* de Londres, recibió instrucciones de la Compañía de la Isla de Providencia para, entre otras tareas, navegar al Caribe y “tomar” sal en La Tortuga, entregándola a la colonia de Old Providence.⁴⁰ Dos años más tarde, en 1636, el *Blessing*, capitaneado por John Leicester, “recibió la orden de navegar a Providencia vía la Tortuga Salada, donde se debía obtener un suministro de sal utilizándose los servicios de los pasajeros que llevaba para cargarla”.⁴¹ No se sabe con certeza si alguno de estos viajes finalmente llegó a cargar sal en la isla; sin embargo, está claro que en la década de 1630 la sal de La Tortuga ya era conocida por los ingleses

59

³⁹ “Tartoudies is a little flatt Iland Lyeinge East & West and is from Margarett 16: Leagues, and lyeth from thence west halfe a pointe Southerley, vpon the East end of this Iland ther lyeth a great salt Pan, wher you maye Layd salte, and at the Northwest end of this Iland, ther lyeth another little Iland which hath two salt pannes in it, where you maye load salt in the drye moneths. which is March, Aprill, Maye & June” (Stanley PARGELLIS y Ruth Lapham BUTLER, “Daniell Ellffryth’s Guide to the Caribbean, 1631”, *The William and Mary Quarterly*, 1944, volumen 1, número 3, p. 282). Curiosamente, la descripción de Ellffryth es también el único documento del período colonial que menciona la salina del Tortuguillo del Este, uno de los pequeños cayos en la costa noroccidental de la isla La Tortuga (Ver figura 2).

⁴⁰ COMPANY OF PROVIDENCE ISLAND, carta, 30 de julio de 1634, “Company of Providence Island to Jos. Collins”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 1, 1574–1660* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1860), p. 189.

⁴¹ “[...] was ordered to sail to Providence via Tortuga Salada, where a supply of salt was to be obtained, the services of the passengers she was taking out being used in the lading” (Arthur Percival NEWTON, *The Colonising Activities of the English Puritans: The Last Phase of the Elizabethan Struggle with Spain* [New Haven: Yale University Press, 1914], p. 225).

debido a que la isla estaba convenientemente localizada en la ruta de navegación hacia Old Providence (Ver figura 6).

Figura 6. La Tortuga representada en la cartografía inglesa, neerlandesa, española y francesa de los siglos XVII al XIX. ⁴²



60

Aun así, La Tortuga pronto dejaría de atraer a los marineros del “Viejo Mundo”, seduciendo más bien a los nuevos colonos ingleses

⁴² Nótese que algunos de los mapas indicaban erróneamente que la isla era inglesa. Thomas Jefferys, 1775; “Map of northeastern coast of Venezuela including Trinidad and Tobago Islands”, 17--?, 1700, LIBRARY OF CONGRESS; “Descripcion de las costas, islas placeres, i bajos delas, Indias Occidentales”, Pedro Alcántara Espinosa, 1765, LIBRARY OF CONGRESS; Henry Popple, 1746; Rigobert Bonne, 1780; Emmanuel Bowen, 1764; Jean Covens y Corneille Mortier, 1757; Hendrik Hondius, 1630; Herman Moll, 1732; Gilles Robert de Vaugondy, 1766; Joseph Smith Speer, 1774; Don Juan López, 1787, “Carta Plana de la provincia de Caracas ó Venezuela”, BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA; Johannes van Keulen, 1654-1715, “Nieuwe en zeer naaukeurige paskaart van de kusten van West Indien strekkende van rio Oronoque tot beneede Cartagena met alle de Caribische eylanden...”, BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE; Joan Vinckeboons, c. 1650; “2a hoja que comprehende la parte de Costa De Tierra Firme É Islas Adyacentes”, Joaquin F. Fidalgo, 1817, Madrid, Dirección de Hidrografía.

asentados en la costa este de Norteamérica y en las islas Bermudas. En 1638, el capitán William Peirce, que pilotaba el barco *Desire*,⁴³ regresó a Salem, su puerto de origen en la Colonia de la bahía de Massachusetts, habiendo pasado por Providencia tras cargar sal en La Tortuga, y llevando a bordo no sólo este mineral sino una frágil carga humana de esclavos.⁴⁴ Este viaje, de hecho, es el primer registro de africanos cautivos llevados a Nueva Inglaterra y marca el inicio de lo que más tarde se convertiría en un brutal y deshumanizador comercio de grandes proporciones.⁴⁵ El viaje también fue la primera vez que tenemos documentado que los angloamericanos cargaran sal en La Tortuga, abriendo así la puerta a una empresa salinera de larga duración y a una fuente vital de sal para las pesquerías de Nueva Inglaterra. Más de 30 años después, a principios de marzo de 1669, el barco bermudeño *Samuell's Adventure* capitaneado por Samuel Stone partió hacia "Salt Tartoodoes" regresando el 10 de mayo a las Bermudas con una carga de sal.⁴⁶ Aparte de estas referencias, los registros documentales siguen siendo escasos en lo que respecta a las visitas de recolección de sal a la isla anteriores a 1670. Fue en ese año que la Corte General de Salem dictaminó que el crucial comercio de pescado salado de la ciudad podía verse perjudicado por el uso de la sal de La Tortuga que dejaba "manchas en el pescado, a causa de las conchas

⁴³ El *Desire*, un barco de 120 toneladas, fue el primer gran buque construido en Nueva Inglaterra en 1636 en el puerto de Marblehead, Massachusetts. También fue uno de los primeros en comerciar con las islas del Caribe (Christopher P. MAGRA, *The New England Cod Fishing Industry and the Maritime Dimensions of the American Revolution*, tesis doctoral inédita, Pittsburg: University of Pittsburg, 2006), pp. 125-126.

⁴⁴ Sólo se puede especular que el *Desire* llegó a La Tortuga después de que los españoles hubieran expulsado violentamente a los neerlandeses en mayo de 1638, ya que es improbable que llegaran en los dos meses anteriores al enfrentamiento, cuando los neerlandeses levantaron un fuerte junto a la salina (téngase en cuenta que antes de 1751, cuando se instituyó el calendario gregoriano, el año nuevo en el Imperio Británico comenzaba el 25 de marzo y no el 1 de enero) (Arthur Percival NEWTON, *ob. cit.*, p. 260).

⁴⁵ Benjamin G. BRAWLEY, *A Social History of the American Negro* (Nueva York: Macmillan Company, 1921), p. 9.

⁴⁶ J. H. LEFROY (compilador), *Memorials of the Discovery and Early Settlement of the Bermudas or Somers Islands, 1515-1685. Vol. 1* (Londres: Longmans, Green and, Co., 1877), pp. 735-736.

y la basura que contenía”, prohibiendo así la comercialización de dicho pescado y dejando constancia de la pobre calidad de la sal tortuguense rastrillada por los angloamericanos.⁴⁷ Este fallo claramente demuestra que, aunque los registros para documentar las visitas no existan, un número desconocido pero considerable de barcos procedentes de Nueva Inglaterra y Bermudas visitaban La Tortuga en busca de sal entre 1638 y 1670.

62

En décadas posteriores, no sólo los salineros, sino también figuras destacadas como el pirata y naturalista William Dampier visitaron la isla.⁴⁸ Durante la visita de Dampier a la salina en 1682, esta ya era “muy frecuentada [...] por barcos mercantes, que vienen allí a cargar sal”.⁴⁹ También, el naufrago Henry Pitman, prototipo e inspiración del personaje de Robinson Crusoe del autor inglés Daniel Defoe, consiguió sobrevivir en La Tortuga durante tres meses en 1687.⁵⁰ Pitman esperaba ser rescatado por uno de estos barcos que venían por la sal, pero finalmente fue socorrido por un corsario.⁵¹ En cualquier caso, de las fuentes se desprende que ya para la década de 1680 La Tortuga era bien conocida por los angloamericanos como un destino salinero predilecto en el Caribe. Aunque existían salinas más grandes en otras islas del Caribe — por ejemplo, las islas neerlandesas de Sint Maarten y Bonaire o las islas británicas de Anguila, San Cristóbal y Caicos del Sur, Gran Turca y Salt Cay en las Islas Turcas y Caicos— un aspecto fundamental diferenciaba a La Tortuga: la isla estaba deshabitada y, por tanto, era única entre las

⁴⁷ “[...] spots upon the fish, by reason of shells and trash in it” (Joseph B. FELT, *Annals of Salem, Vol. II* [Salem: W & S. B. Ives, 1849], p. 212).

⁴⁸ William DAMPIER, *ob. cit.*, pp. 55-57.

⁴⁹ “[...] much frequented [...] by Merchant Ships, that come thither to lade Salt” (William DAMPIER, *ob. cit.*, p. 56).

⁵⁰ Henry PITMAN, *ob. cit.*, pp. 451-463. Oliver ANTCZAK y Konrad A. ANTCZAK, “On the Heels of Robinson Crusoe: Historical Archaeological Insights into the Relationship between Henry Pitman’s Account (1687), Daniel Defoe’s Novel, and La Tortuga Island, Venezuela”, ponencia, 2015.

⁵¹ Henry PITMAN, *ob. cit.*, pp. 454, 462.

islas salineras por su total ausencia de derechos de explotación, impuestos o aranceles, o mano de obra local que cosechara y cargara la sal y a la cual hubiera que pagar (Ver figura 7).⁵² Esto hacía que La Tortuga fuera irresistible para los comerciantes de Nueva Inglaterra.

Figura 7. Mapa del Caribe de finales del siglo XVII y del siglo XVIII en el que se destacan las principales salinas de la época



63

Los pequeños puertos pesqueros de Salem y Marblehead fueron los primeros de Nueva Inglaterra en depender en gran medida de La Tortuga para su suministro de sal. Las ricas pesquerías en los Grandes Bancos

⁵² Anthony GREGORY, *The Turks Islands Salt Trade and Industry: An Historical Economic Geography*, tesis de maestría inédita, Berkeley: University of California Berkeley, 1978, pp. 58-64; Francis Carroll HUNTLEY, *Salt: A Study in Colonial Economy*, tesis de maestría inédita, Berkeley: University of California Berkeley, 1948; Michael JARVIS, *In the Eye of All Trade: Bermuda, Bermudians, and the Maritime Atlantic World, 1680–1783* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010), pp. 196-199.

de la costa de Nueva Inglaterra y Terranova eran el pilar del incipiente comercio marítimo internacional que Salem desarrollaba con la Península Ibérica, a la cual exportaba bacalao comercializable de buena calidad y, con las islas del Caribe, a las cuales enviaba pescado no-comercializable —de desecho— y provisiones.⁵³ El primer registro de entradas al puerto de Salem procedentes de La Tortuga de finales del siglo XVII incluye al *Waymouth Merchant*, que arribó en 1676 desde lo que se denominó “Saltitudes”,⁵⁴ y el barco *Sea Venture* en 1679 desde “Saltatudes”.⁵⁵ En 1683, el queche *Friendship* de Salem, de 33 toneladas, encalló frente a Cape Cod en su viaje de regreso de “Saltertudes” y uno de los marineros, Nathaniel Ingersoll, se ahogó.⁵⁶ A principios de 1686, el joven capitán de barco Jeremiah Green murió en “Salt Taboodas” en circunstancias desconocidas.⁵⁷ En 1687 se produjo un fuerte aumento de los precios de la sal en Nueva Inglaterra debido a que el mal tiempo inundó la salina de La Tortuga y disolvió la sal cristalizada:

La sal no se fabrica en este País [Nueva Inglaterra]; se trae de la Isla de Tortilla [nombre francés de La Tortuga]. Este año, varios barcos volvieron de las islas vacíos, por falta de sal y azúcar, ya que las lluvias lo habían destruido todo; y el mar entró en las salinas, lo que disolvió todo, de modo que la sal, que valía sólo nueve chelines el barril, vale actualmente catorce; y como los

⁵³ Bernard BAILYN, *The New England Merchants in the Seventeenth Century* (Nueva York: Harper & Row, 1955), pp. 82-85; Ralph D. PAINE, *The Ships and Sailors of Old Salem: The Record of a Brilliant Era of American Achievement* (Nueva York: The Outing Publishing Company, 1909), pp. 21-40; Daniel VICKERS con Vince WALSH, *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail* (New Haven: Yale University Press, 2007), pp. 35-47.

⁵⁴ La peculiaridad e importancia de estos diferentes exónimos ingleses de “Salt Tortuga” se discutirá en la II Parte de este artículo.

⁵⁵ ESSEX INSTITUTE, *Historical Collections of the Essex Institute, Volume II* (Salem: Essex Institute, 1860), p. 231; ESSEX INSTITUTE, *Records and Files of the Quarterly Courts of Essex County, Volume VII* (Salem: Essex Institute, 1919), p. 254.

⁵⁶ PUBLIC RECORD OFFICE, Londres. Colonial Office (C.O.) 33/13.

⁵⁷ Samuel SEWALL, *Diary of Samuel Sewall, 1674-1729, Vol. I* (Boston: Massachusetts Historical Society, 1878), p. 124.

barcos están empezando a salir para la pesca, puede ser aún más cara [...].⁵⁸

Evidentemente, cuando la salina de La Tortuga se inundaba debido al impacto de la cola de un huracán o a una temporada de lluvias excepcionalmente temprana y prolongada, las colonias de Nueva Inglaterra sufrían mucho por falta de sal.

El registro documental hasta 1688 es escaso y es sólo a partir de ese año cuando las Listas de Embarque de la Oficina Naval (en adelante NOSL por sus siglas en inglés) para Salem, Boston y Barbados comienzan a proporcionar información más detallada de las entradas a estos puertos.⁵⁹ Es en ese año que 25 barcos fueron a La Tortuga por sal, 17 de los cuales estaban registrados en Boston, seis en Salem y dos en Charlestown (Massachusetts), con la mayoría retornando al puerto de Boston.⁶⁰ La mayoría de estos barcos eran pequeños queques que eran las embarcaciones más numerosas de la Nueva Inglaterra del siglo XVII, no sólo utilizados en el fletaje a lo largo de la costa norteamericana sino también en el comercio regional con el Caribe.⁶¹ Cinco embarcaciones estaban armadas con cañones, entre ellas el *Elizabeth* de Boston, de 100 toneladas y 14 cañones.⁶² En los años siguientes, hasta finales del siglo XVII, los documentos atestiguan que tan sólo 18 barcos (la mayoría de Salem) navegaron a La Tortuga, pero de nuevo, dado que las NOSL de

65

⁵⁸ “Salt is not manufactured in this Country; it is brought from the Island of Tortilla. This Year, several Vessels returned from the Islands empty, for Lack of Salt and Sugar, the Rains having laid Everything waste; and the Sea made an Entrance into the Saltworks, which dissolved the whole, To that Salt, which was worth only nine Shillings the Cask, is worth at Present fourteen; and as the Vessels are beginning to leave for the Fisheries, it may be still dearer [...]” (ANÓNIMO, *Report of a French Protestant Refugee in Boston* [Brooklyn, 1868]), p. 41.

⁵⁹ Naval Office Shipping Lists, PUBLIC RECORD OFFICE, Londres, Barbados C.O. 33/13–15, Massachusetts C.O. 5/848–851.

⁶⁰ C.O. 5/848; C.O. 33/13. Se sabe que ese año otros cinco barcos de Salem partieron de Barbados hacia La Tortuga en busca de sal (C.O. 33/13).

⁶¹ Ralph D. PAINE, *ob. cit.*, pp. 21-40; Daniel VICKERS, *ob. cit.*

⁶² C.O. 5/848.

estas décadas son muy fragmentarias, se puede asumir con seguridad que el número era considerablemente mayor.

66 El apertrechamiento de un barco para un viaje a La Tortuga a menudo parece haber combinado los esfuerzos de múltiples comerciantes. En 1698, el hombre más rico de Nueva Inglaterra, el comerciante de Salem Philip English, propietario de 22 embarcaciones mercantes, alquiló mediante un contrato de fletamento un tercio del bergantín de 50 toneladas *Beginning* junto con John Croad de Salem, que alquiló los otros dos tercios para un viaje a Barbados y “Saltatodos”.⁶³ English apertrechó la embarcación con diversas mercancías y provisiones, pero, después de contratar a los marineros, descubrió que el barco estaba agujereado y medio podrido, de lo que culpó a Croad, que a su vez pasó la culpa a un tal George Norton.⁶⁴ Según mi análisis de las NOSL, esta práctica parece haber sido bastante frecuente en los viajes a La Tortuga durante los finales del siglo XVII y las primeras décadas del siglo XVIII. Después de 1740, las embarcaciones aparecen registradas con el nombre de un único propietario, posiblemente debido al robustecimiento comercial de las urbes portuarias de la costa este y el menor riesgo que implicaban para ese entonces los viajes a La Tortuga.

La legalidad de los viajes inicialmente ingleses y posteriormente angloamericanos para cargar sal en La Tortuga durante el siglo XVII fue algo ambigua y se convirtió en un asunto polémico. De hecho, no había ninguna cláusula clara ni en los tratados anglo-españoles de 1667 ni en los de 1670 que concediera a los ingleses el derecho de cargar sal en la deshabitada isla. El Tratado Comercial de 1667 puso en marcha más de tres décadas de relaciones mercantiles amistosas y florecientes entre Gran Bretaña y España destinadas a contrarrestar la creciente

⁶³ Ralph D. PAINE, *ob. cit.*, p. 24; ESSEX INSTITUTE, “Essex County Notarial Records 1697–1768”, *Essex Institute Historical Collections, Volume 41* (Salem: Essex Institute, 1905), p. 188.

⁶⁴ *Ibidem*.

presencia francesa en América y Europa.⁶⁵ Sin embargo, el artículo VIII del Tratado de Madrid de 1670 establecía que los ingleses “se abstendrán y evitarán navegar y comerciar en los puertos y fondeaderos que tengan fortificaciones, castillos, depósitos o almacenes, y en todos los demás lugares que posea la otra parte en las Indias Occidentales”.⁶⁶ En septiembre de 1713, Jeremiah Dummer, un prominente político y agente de la Bahía de Massachusetts y Connecticut, presentó un caso ante la Reina Ana de Gran Bretaña explicando que “los súbditos de Su Majestad siempre han creído que [la sal de La Tortuga] es gratis y común como el océano, ya que [la isla] nunca ha sido habitada ni puede serlo, ya que toda la isla es roca o arena estéril, y no tiene agua dulce”.⁶⁷ Un mes más tarde argumentó que “Cerca de 100 ingleses navegan allí [La Tortuga] anualmente. Los españoles no tienen ninguna ocupación allí, e incluso si tienen un título de la isla, nosotros tenemos derecho a ir allí para fines comerciales por los Tratados de 1667 y 1670”.⁶⁸ Dummer basó el derecho de Gran Bretaña

67

⁶⁵ Sir Edward HERTSLET, *Treaties and Tariffs Regulating the Trade Between Great Britain and Foreign Nations, etc. Part V, Spain* (Londres, 1878), p. 25-43; Jean O. McLACHLAN, *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1940), p. 20, 84.

⁶⁶ “[...] shall abstain and forebear to sail and trade in the ports and havens which have fortifications, castles, magazines, or warehouses, and in all other places whatsoever possessed by the other party in the West Indies” (Sir Edward HERTSLET, *ob. cit.*, p. 45).

⁶⁷ “Your Majesty’s subjects have ever believ’d it [La Tortuga salt] to be free and common as the ocean, it having never been inhabited nor is it capable of it, inasmuch as the whole Island is either rock or barren sand, and has no fresh water on it” (Jeremy [Jeremiah] DUMMER, carta, 24 de septiembre de 1713, “Petition of Jeremy Dummer, Agent for the Massachusetts Bay and Connecticut, to the Queen”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 27, July, 1712-July, 1714* [Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1926]), pp. 239-240.

⁶⁸ Esto es una exageración, ya que el número más alto de barcos que tengo contabilizado para un año (1716) es de 60. “Near 100 English sail go there yearly. The Spaniards have no occupancy there at all, and even if they have a title to the Island, we have a right to go there for trade by the Treaties of 1667, and 1670” (Jeremy [Jeremiah] DUMMER, carta, 13 de octubre de 1713, “Jeremy Dummer to the Council of Trade and Plantations”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 27, July, 1712-July, 1714* [Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1926], p. 244). Para una discusión sobre la “legalidad” británica de transitar el Mar de Venezuela ver: Jairo BRACHO PALMA, *ob. cit.*, pp. 54-57.

en una lectura literal del artículo VIII del Tratado de 1670, según el cual la isla La Tortuga, deshabitada y por tanto no reclamada físicamente, constituía una propiedad común, lo que significaba que su sal podía ser rastrillada libremente por los ingleses. Para probar la continuidad de la carga de sal inglesa en La Tortuga y la naturaleza siempre deshabitada de la isla, adjuntó a su caso una serie de declaraciones de capitanes angloamericanos que habían ido a la isla a cargar sal durante los 50 años anteriores, uno de los cuales declaró: “[Yo] no vi ningún fuerte, almacén o habitantes allí, ni creo que lo haya habido nunca”.⁶⁹ Según esta visión, La Tortuga nunca estuvo habitada y, por lo tanto, para los ingleses nunca fue legalmente reclamada por los españoles. Los angloamericanos, por lo tanto, navegaron con confianza a La Tortuga para rastrillar la sal de su salina, confiando en los tratados comerciales amistosos que tenían con España a finales del siglo XVII. Sin embargo, estos viajes no estuvieron exentos de peligros.

A finales del siglo XVII, durante la época dorada de la piratería caribeña, proliferaba la anarquía en el mar. Una flota de pequeños barcos mercantes desarmados que se dirigían a una isla deshabitada como La Tortuga era presa fácil para ladrones de altamar, por esto, a lo largo de los siglos XVII y XVIII, los barcos salineros llegaron a ser acosados por toda clase de piratas y corsarios. El primer encontronazo se remonta a 1683, cuando un queche de Nueva Inglaterra y su tripulación fueron capturados por franceses en La Tortuga y llevados a La Española, para luego ser capturados en el trayecto por el infame pirata Juan Corso y llevados a Cabo Verde.⁷⁰ Tres años más tarde, en 1686, Joseph Parrott navegaba

⁶⁹ “[I] saw no fort, warehouse or inhabitants there, nor do I think there ever was” (Daniel UPDICKE, declaración, 7 de octubre de 1713, Londres, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 27, July, 1712–July, 1714* [Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1926], p. 244).

⁷⁰ Sir Thomas LYNCH, carta, 26 de julio de 1683, Jamaica, “Sir Thomas Lynch to Secretary Sir Leoline Jenkins”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 27, July, 1712–July, 1714* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1898), p. 459; David F. MARLEY, *Pirates of the Americas, Volume 1: 1650–1685*, (Santa Barbara: ABC-CLIO, 2010), pp. 85-89.

hacia La Tortuga desde Barbados en el *Lovingland* cuando, a la vista de la isla, fue apresado por tres vizcaínos (corsarios vascos de la provincia de Vizcaya) y puesto a bordo de uno. Luego fue puesto en grilletes durante meses cuando los corsarios finalmente vendieron su barco.⁷¹ En abril de 1696, seis barcos de Nueva Inglaterra fueron aparentemente tomados en “Tartooda” por un pirata desconocido y varios de los angloamericanos fueron asesinados.⁷² Un relato particularmente colorido proviene de septiembre de 1698, cuando Edward Hubbard se dirigía en su balandra a La Tortuga y en el camino fue advertido por un barco francés de que un gran *periauger*⁷³ se había “escapado” de Martinica y podría intentar capturarlos. Hubbard avistó el *periauger* pirata en La Tortuga y “dejando un aviso en una botella, huyó”.⁷⁴ A principios de 1699, 18 barcos fueron robados (no está claro si los propios barcos fueron tomados) en “Salt-Tertudos” por el corsario renegado Capitán Hyne de Nueva York.⁷⁵ Algunos barcos mejor armados eran más osados con los piratas, como fue el caso de la galera *Sarah* de Boston, de 12 cañones y con 22 hombres, que en una travesía entre Barbados y Saltertuda en 1705 se enfrentó a un corsario francés al cual logró repeler, “matando a algunos de los piratas, y sin sufrir pérdidas”.⁷⁶ Como puede concluirse de estos pincelazos

⁷¹ Joseph PARROTT, declaración, 1 de mayo de 1686, Jamaica, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685–1688* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1899), p. 541.

⁷² Samuel SEWALL, *ob. cit.*, p. 423.

⁷³ Embarcación de vela de dos mástiles y poco calado.

⁷⁴ “[...] leaving a warning in a bottle, ran away” (Edward HUBBARD, declaración, septiembre de 1689, *Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies: Volume 21, 1702–1703* [Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1913], p. 626).

⁷⁵ John CLATWORTHY, declaración, 1 de mayo de 1699, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621–1698* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1908), p. 195; David F. MARLEY, *Pirates of the Americas, Volume 2: 1686–1725* (Santa Barbara: ABC-CLIO, 2010), pp. 652-653; Daniel SCROGHAM, declaración, 12 de abril de 1699, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621–1698* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1908), p. 195.

⁷⁶ “[...] killing some of the pirates, and sustaining no losses” (*Boston News-Letter*, 5 de enero de 1705).

documentales, los ladrones de mar que depredaban a los indefensos barcos salineros angloamericanos en La Tortuga durante la edad de oro de la piratería eran un abigarrado conjunto de corsos, franceses, vascos y angloamericanos.

Los constantes ataques y amenazas de los piratas en La Tortuga hicieron que los barcos salineros eventualmente fueran escoltados por buques armados. Esto fue sugerido por primera vez por Sir Edmund Andros durante su breve mandato como Gobernador del Dominio de Nueva Inglaterra en 1687:

Nuevamente, es necesario algún convoy para los barcos que vienen de Salt Tortugas con sal para la pesquería de Nueva Inglaterra, y propongo que se elija esa temporada [el invierno] para este servicio, y que los barcos en Nueva Inglaterra sean designados para ello en lugar de yacer congelados todo el invierno.⁷⁷

70

Sin embargo, parece que en aquella época ni los comerciantes ni los gobernadores de Nueva Inglaterra presentaron alguna solicitud oficial a la Corona inglesa sobre este tema tan urgente. Por ende, los comerciantes de sal tuvieron que arreglárselas por su propia cuenta y empezaron a pagar privadamente a los barcos de escolta para que acompañaran a las primeras flotas a La Tortuga.

Es muy posible que, en parte, debido a la insistencia de Andros, al año siguiente (1688) cinco embarcaciones armadas de Boston acompañaron a la flota de la sal, compuesta en gran parte por pequeños y desarmados queches de Nueva Inglaterra. Además de este aparente convoy, la primera petición oficial de una escolta armada a La Tortuga se produjo a principios

⁷⁷ “Again, some convoy is necessary for ships coming from Salt Tortugas with salt for the New England fishery, and I propose that that season should be chosen for this service, and the ships at New England appointed for it instead of lying frozen up all winter” (Sir Edmund ANDROS, carta, 30 de junio de 1687, “Governor Sir Edmund Andros writing to Samuel Pepys”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 12 1685–1688 and Addenda 1653–1687* [Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1899], p. 468).

de febrero de 1695, cuando el gobernador de Barbados, Francis Russell, consintió en dejar que el *Play*, un barco de presa, “escoltara ciertos barcos a Salt Tortudas”, pero sólo si los capitanes se comprometían a tripular la nave.⁷⁸ Hacia finales de marzo, Russell escribió a los Señores de Comercio y Plantaciones en Inglaterra:

El *Play* se ha ido a Salt Tortudas con un convoy, que incluye dos barcos mercantes muy buenos, por lo que me atrevo a decir que esa flota está a salvo. Si se perdiera casi mataría de hambre a esta Isla, pues se han tomado tantos barcos que hemos tenido pocas provisiones de Inglaterra. Estos barcos llevan sal a Nueva Inglaterra, y por esa vía nos abastecemos de provisiones. Está comandado por el Capitán Jackson, antiguo guardiamarina del Bristol. Es un hombre de muy buen entendimiento, por lo que no dudo de su cuidado de la flota y, como ha dado tal prueba de su valor tanto en el mar como en tierra, yo responderé de que no pierda el barco del Rey por miedo a que le rompan los huesos.⁷⁹

71

Se aprecia claramente en la carta del gobernador Russell que los barcos barbadenses participaron desde el principio en la recolección de sal en La Tortuga y Barbados dependía casi exclusivamente de las embarcaciones de Nueva Inglaterra para su aprovisionamiento.⁸⁰ El

⁷⁸ “[...] convoy certain ships to Salt Tortudas” (COUNCIL OF BARBADOS, documento, 4 de febrero de 1695, Barbados, “Minutes of Council of Barbados”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, January, 1693–14 May, 1696* [Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1903], pp. 429-430).

⁷⁹ En inglés, *Lords of Trade and Plantations*. “The Play is gone to Salt Tortudas with a convoy, including two very good merchant ships, so that I dare say that fleet is safe. If it were lost it would almost starve this Island, for so many ships have been taken that we have had little provisions from England. These ships carry salt to New England, and by that way we are supplied with provisions. She is commanded by Captain Jackson, late midshipman in the Bristol. He is a man of very good understanding, so I doubt not his care of the fleet, as he has given such proof of his courage both by sea and land that I will answer for his not losing the King’s ship for fear of broken bones” (Governor Francis RUSSELL, carta, 24 de marzo de 1695, Barbados, “Governor Russell to Lords of Trade and Plantations”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, January, 1693–14 May, 1696* [Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1903], pp. 448-449).

⁸⁰ Un registro anterior indica que el 14 de abril de 1683, el capitán Edward Woodman, de Barbados, arribó a la isla llevando 60 toneladas de sal. Los registros de Barbados son especialmente fragmentarios, y es probable que más barcos de Barbados y otras de las

envío del *Play* para escoltar a los barcos salineros ese año resultó ser una precaución necesaria, ya que la flota se encontró con dos corsarios franceses al acecho en La Tortuga:

El *Play* ha regresado de Salt Tortudas. Informa que a su llegada encontró dos corsarios franceses esperando allí, uno una balandra y el otro el viejo Snow. Los persiguió, pero al ver que tenían ventaja, esperaron en los alrededores durante algunos días, cuando, al ver que el buque de guerra aún permanecía con la flota, abandonaron la isla. Si el buque de guerra no hubiera estado allí, el Snow y la balandra habrían recogido fácilmente a algunos de ellos e impedido que el resto cargara su sal hacia Nue-va Inglaterra; y entonces Barbados no habría tenido provisiones.⁸¹

72

Aunque en ese momento Inglaterra estaba en el medio de la Guerra de los Nueve Años con Francia y los corsarios franceses estaban legalmente autorizados a interceptar los barcos ingleses, con guerra o sin ella, seguía la imperiosa necesidad de un convoy oficial y anual para la vital flota salinera de Nueva Inglaterra.

Pronto la apremiante necesidad de un convoy llegaría a Richard Coot, el primer conde de Bellomont y gobernador de las colonias de Nueva York, la Bahía de Massachusetts y Nuevo Hampshire. En 1699, dieciséis comerciantes de Boston hicieron una petición a Bellomont

Antillas inglesas se unieran a la flota de sal de Nueva Inglaterra que navegaba hacia La Tortuga hacia finales del siglo XVII y principios del XVIII (C.O. 33/14). Goslinga registra que en 1776 un barco de San Eustaquio arribó desde La Tortuga (Cornelis Christiaan GOSLINGA, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas 1680–1791* [Assen: Van Gorcum, 1985], p. 205).

⁸¹ “The Play is returned from Salt Tortudas. She reports that on her arrival she found two French privateers waiting there, one a sloop, the other the old Snow. She chased them, but finding that they had the advantage they waited thereabouts for some days, when, finding that the man-of-war still remained with the fleet, they left the Island. Had not the man-of-war been there, the Snow and sloop would easily have picked up some of them and prevented the rest from loading their salt to New England; and then Barbados would have had no provisions” (Governor Francis RUSSELL, carta, 7 de mayo de 1695, p. 474).

solicitando que el capitán Crow del *H.M.S. Arundel* acompañara sus barcos a “Saltertudos”.⁸² Los buques de guerra británicos escaseaban en las colonias inglesas, como lo demuestran las quejas de Bellomont y del gobernador de Barbados, que no podían proteger sus barcos de piratas como el infame capitán Kidd.⁸³ Además, así como se evidencia en la querrela de Bellomont al Consejo de Comercio y Plantaciones, los buques de guerra disponibles, especialmente una fragata de sexta fila (20-28 cañones y 90-160 hombres), no tenían suficiente potencia de fuego para combatir a un barco pirata de 30 cañones y 150 hombres.⁸⁴ De hecho, Bellomont había conseguido órdenes del Almirantazgo inglés para enviar un buque de guerra que escoltara a las flotas salineras, pero aparentemente, las órdenes no procedían de un nivel suficientemente alto en la cadena de mando:

73

El capitán Crow, que manda la fragata, me dice que, si le mando positivamente, irá [a Saltertudos], pero no cree que las órdenes enviadas por el Almirantazgo sirvan para él y para mí en ese viaje. No son lo suficientemente grandes. Deseo que se envíen otras nuevas dejándome libertad para enviar y disponer de los dos barcos (en Nueva York y aquí) donde crea conveniente para el servicio del Rey. Traje órdenes del Almirantazgo de Inglaterra para enviar los dos barcos cada invierno a Saltertudos para

⁸² “Petition of sundry merchants in Boston”, 26 de octubre de 1699, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621–1698* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1908), p. 490.

⁸³ Governor GREY, carta, 3 de febrero de 1699, Barbados, “Governor Grey to Mr. Secretary Vernon”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621–1698* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1908), p. 37; Lord BELLOMONT, carta, 24 de octubre de 1699, Boston, “Governor the Earl of Bellomont to the Council of Trade and Plantations”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621–1698* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1908), p. 486. La patente de corso de Kidd fue en realidad patrocinada por Bellomont, que pretendía que atacara a los franceses y combatiera la piratería. Cuando el corsario Kidd fue acusado de piratería, fue astutamente arrestado por Bellomont y ahorcado (Craig CABELL, Graham A. THOMAS y Allan RICHARDS, *Captain Kidd: The Hunt for the Truth* (Barnsley: Pen & Sword Maritime, 2010).

⁸⁴ Lord BELLOMONT, carta, 24 de octubre de 1699, p. 486.

escortar los barcos de cada lugar, el barco de aquí también para escortar los barcos de sal de Barbados y el de Nueva York los de las Islas de Sotavento [Antillas Menores].⁸⁵

Poco después, Bellomont se quejó al Almirantazgo de que las órdenes que le habían dado podrían haberle ofrecido más flexibilidad para enviar los barcos a las tareas que considerara oportunas para el servicio de Su Majestad. De hecho, cuando Bellomont partió de Inglaterra hacia Nueva Inglaterra en 1698, las órdenes del Almirantazgo eran enviar las fragatas *H.M.S. Deptford* (de cuarta fila) y *H.M.S. Fowey* (de quinta fila) cada invierno a La Tortuga.⁸⁶ Mientras tanto, en 1700 el gobernador Grey de Barbados había dispuesto que un tal capitán Barker escoltara los barcos que iban a La Tortuga.⁸⁷ No fue hasta abril de 1700, que Bellomont por fin recibió la nueva orden del Almirantazgo que le otorgaba la facultad de enviar dos buques de guerra estacionados en Nueva Inglaterra a “Saltertudos” cada invierno.⁸⁸ Y es así como, en el umbral del siglo XVIII, nació la Flota de Saltertuda.⁸⁹

74

NOTA: La segunda parte de este artículo aparecerá en el Boletín de la ANH n° 421.

⁸⁵ “Capt. Crow, who commands the frigate, tells me if I positively command him he will go [to Saltertudos], but does not think the orders sent by the Admiralty will bear him and me out in that voyage. They are not large enough. I wish there were new ones sent leaving me to my liberty to send and dispose of the two ships (at New York and here) where I think fit for the King’s service. I brought orders from the Admiralty from England to send the two ships every winter to Saltertudos to convoy the ships of each place, the ship from hence also to convoy the Barbados salt-ships and that from New York those of the Leeward Islands” (*Ibidem*).

⁸⁶ Lord BELLOMONT, carta, 27 de octubre de 1699, Boston, “Governor the Earl of Bellomont to the Lords of the Admiralty”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621–1698* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1908), p. 494.

⁸⁷ Governor GREY, carta, 30 de enero de 1700, Barbados, “Governor Grey to the Council of Trade and Plantations”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1700* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1910), p. 43.

⁸⁸ Lord BELLOMONT, carta, 23 de abril de 1700, Boston, “Governor the Earl of Bellomont to the Council of Trade and Plantations”. *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1700* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1910), p. 196.

⁸⁹ En inglés, *Saltertuda Fleet*.

Bibliografía

Archivos

NOSL (Naval Office Shipping Lists), PUBLIC RECORD OFFICE, Londres.

Barbados C.O. (Colonial Office) 33/13-15

Massachusetts C.O. 5/848-851

REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA [España]

DE CHAVES, Alonso. *Espejo de Navegantes*, Capítulo VIII. Signatura
9/2791

Periódicos angloamericanos del siglo XVIII.

Boston News-Letter

Fuentes primarias

AL-MUSILI, Elias. *An Arab's Journey to Colonial Spanish America: The Travels of Elias Al-Musili in the Seventeenth Century*. Traducido por Cesar E. Farah. Syracuse: Syracuse University Press, 2003.

ANDROS, Sir Edmund. Carta, 30 de junio de 1687. "Governor Sir Edmund Andros writing to Samuel Pepys". En J. W. FORTESCUE (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 12 1685-1688 and Addenda 1653-1687*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1899, pp. 467-468.

ANÓNIMO. *Report of a French Protestant Refugee in Boston*. Traducido por E. T. Fisher. Brooklyn, 1868.

BELLOMONT, Lord. Carta, 24 de octubre de 1699, Boston. "Governor the Earl of Bellomont to the Council of Trade and Plantations". En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621-1698*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1908, pp. 486-488.

BELLOMONT, Lord. Carta, 27 de octubre de 1699, Boston. "Governor the Earl of Bellomont to the Lords of the Admiralty". En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621-1698*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1908, p. 494.

BELMONT, Lord. Carta, 23 de abril de 1700, Boston. "Governor the Earl of Bellomont to the Council of Trade and Plantations". En Cecil HEADLAM (ed.): *In Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1700*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1910, p. 196.

CAULÍN, Fray Antonio. *Historia de la Nueva Andalucía, Tomo I*. Editado por Pablo Ojer. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, vol. 81. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1966.

COMPANY OF PROVIDENCE ISLAND. Carta, 30 de julio de 1634. "Company of Providence Island to Jos. Collins". En Noel W. Sainsbury (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 1, 1574-1660*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1860, p. 189.

COUNCIL OF BARBADOS. Documento, 4 de febrero de 1695, Barbados. "Minutes of Council of Barbados". En J. W. FORTESCUE (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, January, 1693-14 May, 1696*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1903, pp. 429-430.

DAMPIER, William. *A New Voyage Round the World, Volume I, 4th ed.* Londres: James Knapton, 1699.

DE LAET, Joannes. *Mundo Nuevo, o, descripción de las Indias Occidentales*. Caracas: Universidad Simón Bolívar, 1988.

DE PIMENTEL, Juan. "Relación geográfica y Descripción de la provincia de Caracas y Gobernación de Venezuela; Relación de Nuestra Señora de Caraballeda y Santiago de León de Caracas; Año de 1585 [1578]". Comentario de Germán Latorre. *Boletín del Centro de Estudios Americanistas*, 1919, año VI, número 25, pp. 11-45.

DUMMER, Jeremy [Jeremiah]. Carta, 24 de septiembre de 1713. "Petition of Jeremy Dummer, Agent for the Massachusetts Bay and Connecticut, to the Queen". En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 27, July, 1712-July, 1714*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1926, pp. 239-240.

DUMMER, Jeremy [Jeremiah]. Carta, 13 de octubre de 1713. "Jeremy Dummer to the Council of Trade and Plantations". En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 27, July, 1712-July, 1714*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1926, p. 244.

ESSEX INSTITUTE. *Historical Collections of the Essex Institute, Volume II*. Salem: Essex Institute, 1860.

ESSEX INSTITUTE. "Essex County Notarial Records 1697-1768". En *Essex Institute Historical Collections, Volume 41*. Salem: Essex Institute, 1905, pp. 183-654.

ESSEX INSTITUTE. *Records and Files of the Quarterly Courts of Essex County, Volume VII*. Editado por George Francis Dow. Salem: Essex Institute, 1919.

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, año CXXXII-mes VII, número 38.179, 4 de mayo de 2005, Caracas, pp. 338.764-338.780.

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, año CXLIX-mes X, número 6.710 extraordinario, 20 de julio de 2022, Caracas, pp. 1-7.

GREY, Governor. Carta, 3 de febrero de 1699, Barbados. "Governor Grey to the Council of Trade and Plantations". En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621-1698*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1908, p. 43.

GREY, Governor. Carta, 30 de enero de 1700, Barbados. "Governor Grey to the Council of Trade and Plantations". En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1700*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1910, p. 43.

HAKLUYT, Richard. *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, Volume X*. Londres: George Bishop, Ralph Newberie, and Robert Barker, 1599.

HUBBARD, Edward. Declaración, septiembre de 1698. En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies: Volume 21, 1702-1703*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1913, p. 626.

LYNCH, Sir Thomas. Carta, 26 de julio de 1683, Jamaica. En J. W. FORTESCUE (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 27, July, 1712-July, 1714*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1898, pp. 456-459.

PARROTT, Joseph. Declaración, 1 de mayo de 1686, Jamaica. En J. W. FORTESCUE (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, January, 1693-14 May, 1696*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1899, p. 484.

“Petition of sundry merchants in Boston”. 26 de octubre de 1699. En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621-1698*. Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1908, p. 490.

PITMAN, Henry. “A Relation of the Great Sufferings and Adventures of Henry Pitman, Chirurgeon to the Late Duke of Monmouth”. En *An English Garner: Stuart Tracts 1603-1693*. Westminster: Archibald Constable and Co., 1903 [1689], pp. 431-467.

RUSSELL, Governor Francis. Carta, 24 de marzo de 1695, Barbados. “Governor Russell to Lords of Trade and Plantations”. En J. W. FORTESCUE (compilador): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, January, 1693-14 May, 1696*. Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1903, pp. 448-449.

78

RUSSELL, Governor Francis. Carta, 7 de mayo de 1695, Barbados. “Governor Russell to Lords of Trade and Plantations”. En J. W. FORTESCUE (compilador): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, January, 1693-14 May, 1696*. Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1903, pp. 474.

SCROGHAM, Daniel. Declaración, 12 de abril de 1699. En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621-1698*. Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1908, p. 195.

SEWALL, Samuel. *Diary of Samuel Sewall, 1674-1729, vol. I*. Collections of the Massachusetts Historical Society, vol. V. Boston: Massachusetts Historical Society, 1878.

UPDICKE, Daniel. Declaración, 7 de octubre de 1713, Londres. En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies: Volume 27, July, 1712-July, 1714*. Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1926, p. 484.

WRIGHT, Irene Aloha y Cornelis Frans Adolf VAN DAM (compiladores). *Nederlandsche Zeevaarders op de Eilanden in de Caraïbische Zee en aan de Kust van Columbia en Venezuela Gedurende de Jaren 1621-1648*. Utrecht: Kemink en Zoon N.V., 1934.

Fuentes secundarias

AIZPURUA, Ramón. *Curacao y la Costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1993.

AIZPURUA, Ramón. “El comercio curazoleño-holandés, 1700-1756”. *Anuario de Estudios Bolivarianos*, 2004, año X, número 11, pp. 11-88.

BRACHO PALMA, Jairo. *El derecho internacional marítimo en el Mar de Venezuela (1700-1783)*. Caracas: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005.

ANTCZAK, Andrzej T., Bernardo URBANI y María Magdalena ANTCZAK. “Re-thinking the Migration of Cariban-Speakers from the Middle Orinoco River to North-Central Venezuela (AD 800)”. *Journal of World Prehistory*, 2017, número 30, pp. 131-175.

ANTCZAK, Andrzej T., Horacio BIOD CASTILLO, Pedro RIVAS y María Magdalena ANTCZAK. “History of the indigenous peoples of the sixteenth-century province of Caracas, Venezuela”. *Colonial Latin American Review*, 2020, volume 29, número 4, pp. 518-553.

ANTCZAK, Andrzej T., Konrad A. ANTCZAK y María Magdalena ANTCZAK. “Risky Business: Archaeology of the Dutch Salt Enterprise on La Tortuga Island Venezuela (1624-38)”. *Post-Medieval Archaeology*, 2015, volumen 49, número 2, pp. 189-219.

ANTCZAK, Andrzej y María Magdalena ANTCZAK. “La historia postcolombina de Los Roques (siglos XVI-XIX)”. *Tópicos de Maraven*, 1986, número 566, pp. 14-19.

ANTCZAK, Andrzej y María Magdalena ANTCZAK. “El tesoro de Isla de Aves”. *Tópicos de Maraven*, 1988, número 586, pp. 14-17.

ANTCZAK, Andrzej y María Magdalena ANTCZAK. “Arqueología de la Isla de La Orchila”. *Tópicos de Maraven*, 1989, número 595, pp. 36-39.

ANTCZAK, Andrzej y María Magdalena ANTCZAK. “Investigaciones Arqueológicas en la Isla Blanquilla, Dependencias Federales, Venezuela”. En Alissandra CUMMINS y Philippa KING (eds.): *Proceedings of the Fourteenth Congress of the International Association for Caribbean Archaeology*. Barbados, 1991, pp. 519-534.

ANTCZAK, Andrzej T., María Magdalena ANTCZAK y Oliver ANTCZAK, “‘Indios buenos’, ‘Indios malos’: arqueología histórica de los procesos de identidad indígena en el sudeste del Caribe durante la época colonial temprana. En Konrad A. ANTCZAK (ed.): *Arqueología histórica venezolana: perspectivas actuales sobre el contacto, el colonialismo y la independencia*. Leiden: Sidestone Press, en prensa.

ANTCZAK, Andrzej. *Late Prehistoric Economy and Society of the Islands off the Coast of Venezuela: A Contextual Interpretation of the Non-Ceramic Evidence*. Tesis doctoral inédita, Londres: University College London, 1999.

ANTCZAK, Konrad A. "‘Tavern’ by the Saltpan: New England Seafarers and the Politics of Punch on La Tortuga Island, Venezuela, 1682-1781". *International Journal of Historical Archaeology*, 2015, volume 19, número 1, pp. 159-187.

ANTCZAK, Konrad A. *Islands of Salt: Historical Archaeology of Seafarers and Things in the Venezuelan Caribbean, 1624-1880*. Leiden: Sidestone Press, 2019.

ANTCZAK, María Magdalena y Andrzej T. ANTCZAK. *Los ídolos de las islas prometidas: arqueología prehispánica del Archipiélago de Los Roques*. Caracas: Editorial Equinoccio, 2006.

80

ANTCZAK, Oliver y Konrad A. ANTCZAK. "On the Heels of Robinson Crusoe: Historical Archaeological Insights into the Relationship between Henry Pitman's Account (1687), Daniel Defoe's Novel and La Tortuga Island, Venezuela". Ponencia para el 26to Congreso de la Asociación Internacional de Arqueología del Caribe, Saint Martin - Sint Maarten, 2015.

ARELLANO MORENO, Antonio. *Relaciones geográficas de Venezuela. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela*, vol. 70. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1964.

ARELLANO MORENO, Antonio (compilador). *Documentos para la Historia Económica en la época colonial. Viajes e Informes*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1970.

BAILYN, Bernard. *The New England Merchants in the Seventeenth Century*. Nueva York: Harper & Row, 1955.

BIORD CASTILLO, Horacio. *Los aborígenes de la región centro-norte de Venezuela (1550-1600): una ponderación etnográfica de la obra de José de Oviedo y Baños*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 2001.

BLUNT, Edmund M. y BLUNT, George W. *The American coast pilot: containing the courses and distances between the principal harbours, capes, and headlands, on the coast of North and South America [...]*. Nueva York: Edmund and George W. Blunt, 1847.

BRAWLEY, Benjamin G. *A Social History of the American Negro*. Nueva York: Macmillan Company, 1921.

CABELL, Craig, Graham A. THOMAS y Allan RICHARDS. *Captain Kidd: The Hunt for the Truth*. Barnsley: Pen & Sword Maritime, 2010.

CERVIGÓN Fernando. *Las Dependencias Federales*. Serie Historias Regionales. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1995.

DÁVILA P., Rafael I. “La sal: objetivo codiciado por Holanda en las provincias de Nueva Andalucía y Venezuela durante el siglo XVII”. *Tiempo y Espacio*, 2015, volumen 64, pp. 47-71.

DE BARANDIARÁN, Daniel. *El Laudo Español de 1865 sobre la Isla de Aves*. San Cristóbal: Universidad Católica del Táchira, 1989.

DE GEL, Pablo. “Por tierras de bucaneros. Expedición a la Isla Tortuga”. *Memoria de la Sociedad de Ciencias Naturales La Salle*, 1945, año 5, número 13, pp. 16-28.

DUPOUY, Walter. “Datos para la historia de la Isla de la Tortuga, Venezuela”. *Memoria de la Sociedad de Ciencias Naturales La Salle*, 1945, año 5, número 13, pp. 36-40.

FELICE CARDOT, Carlos. *Curazao hispánico: antagonismo flamenco-español*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1982.

FELT, Joseph B. *Annals of Salem, Vol. II*. Salem: W & S. B. Ives, 1849.

GOETLET, Michael Peter. *The Careening and Bottom Maintenance of Wooden Sailing Vessels*. Tesis de maestría inédita, College Station: Texas A&M University, 1986.

GOSLINGA, Cornelis Christiaan. *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast*. Gainesville: University Press of Florida, 1971.

GOSLINGA, Cornelis Christiaan. *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas 1680–1791*. Assen: Van Gorcum, 1985.

GREGORY Anthony. *The Turks Islands Salt Trade and Industry: An Historical Economic Geography*. Tesis de maestría inédita, Berkeley: University of California Berkeley, 1978.

GUERRA, Rubi. “Oro en polvo: Araya, la sal de la tierra”. *Revista Bigott*, 1997/1998, número 44, pp. 4-16.

HERNÁNDEZ, Nélica. “Las Dependencias Federales”. En Pedro CUNILL GRAU (ed.), *GeoVenezuela; Tomo 7, Geografía de la división político-territorial del país*. Caracas: Fundación Empresas Polar, 2007, pp. 632-717.

HERTSLET, Sir Edward. *Treaties and Tariffs Regulating the Trade Between Great Britain and Foreign Nations, etc. Part V, Spain*. Londres, 1878.

HUERGA, Álvaro. *La evangelización del Oriente de Venezuela*. Ponce: Pontifica Universidad Católica de Puerto Rico, 1996.

HUMBERT, Jules. *La ocupación alemana de Venezuela en el siglo XVI. Período llamado de los Welser (1528 - 1666)*. Traducido por Roberto Gabaldón. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, vol. 157. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1983.

HUMMELINCK, Wagenaar. "Islote Aves, een vogeleiland in de Caraïbische Zee". *New West Indian Guide/Nieuwe West-Indische Gids*, 1951, vol. 33, número 1, pp. 23-34.

HUNTLEY, Francis Carroll. *Salt: A Study in Colonial Economy*. Tesis de maestría inédita, Berkeley: University of California Berkeley, 1948.

JARVIS, Michael. "In the Eye of All Trade": Maritime Revolution and the Transformation of Bermudian Society. Tesis doctoral inédita, Williamsburg: College of William & Mary, 1998.

KLOOSTER, Wim. "Perlas, sal y tabaco: la presencia neerlandesa en las aguas venezolanas, 1590-1650". En Jean-Pierre Sánchez (ed.): *Dans le sillage de Colomb l'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450 -1650)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 1995, pp. 93-104.

LATIMER, Jon. *Buccaneers of the Caribbean: How Piracy Forged an Empire*. Cambridge: Harvard University Press, 2009.

LAZO, Rodrigo. "Historia cartográfica de Isla de Aves". *Tiempo y Espacio*, 2015, número 64, pp. 582-601.

LEFROY, J. H. (compilador). *Memorials of the Discovery and Early Settlement of the Bermudas or Somers Islands, 1515-1685. Vol. 1*. Londres: Longmans, Green and, Co., 1877.

MAGRA, Christopher P. *The New England Cod Fishing Industry and the Maritime Dimensions of the American Revolution*. Tesis doctoral inédita, Pittsburg: University of Pittsburg, 2006.

MALONEY, Neil J. y Oliver MACSOTAY. "Geology of La Tortuga Island Venezuela". *Boletín Informativo de la Asociación Venezolana de Geología, Minería y Petróleo*, 1967, volumen 10, número 10, pp. 266-287.

- MARÍA, Hno. Nectario. *Historia de la conquista y fundación de Caracas*. Caracas: Consejo Municipal del Distrito Federal, 1979.
- MARLEY, David F. *Pirates of the Americas, Volume 1: 1650-1685*. Santa Barbara: ABC-CLIO, 2010.
- MARLEY, David F. *Pirates of the Americas, Volume 2: 1686-1725*. Santa Barbara: ABC-CLIO, 2010.
- MARTÍNEZ, Cánovas. “IsladeLaTortuga: desarrollo endógeno sustentable”. Ponencia presentada en las II Jornadas de Reflexión, Investigación y Desarrollo de Tecnologías Libres, Caracas, 2008.
- MCLACHLAN, Jean O. *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1940.
- MORÓN, Guillermo. “Delimitación de la antigua provincia de Venezuela (1501-1810)”. *Boletín de la Academia Nacional de La Historia*, 1971, año 54, número 213, pp. 46-66.
- NEWTON, Arthur Percival. *The Colonising Activities of the English Puritans: The Last Phase of the Elizabethan Struggle with Spain*. New Haven: Yale University Press, 1914.
- OJER, Pablo. *Las salinas del oriente venezolano en el siglo XVII*. Colección Samán, n° 2. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 1962.
- OLIVO CHACÍN, Beatriz. “Las Dependencias Federales: islas venezolanas de contrastes”. *Mundo Nuevo*, 1998, año 21, números 1-2, pp. 93-114.
- PAINE, Ralph D. *The Ships and Sailors of Old Salem: The Record of a Brilliant Era of American Achievement*. Nueva York: The Outing Publishing Company, 1909.
- PARGELLIS, Stanley y Ruth Lapham BUTLER. “Daniell Ellffryth’s Guide to the Caribbean, 1631”. *The William and Mary Quarterly*, 1944, volumen 1, número 3, pp. 273-316.
- QUEZADA, Roselyz. “Presencia holandesa en las salinas de Araya”. *Tiempo y Espacio*, 2008, numero 104, año 26, volumen XXVI, 429-439.
- RAMOS, Demetrio. “El ‘Caso Ceballos’ y el alegato de García de Quevedo, en 1857, ante las pretensiones norteamericanas sobre las islas Aves y Roques”. *Boletín de la Academia Nacional de la historia*, 1989, volumen 186, número 3, pp. 355-370.
- REY GONZÁLEZ, Juan Carlos. “Los corsarios de la sal: la penetración holandesa en el Caribe”. *El Desafío de la Historia*, 2010, año 2, revista 13, pp. 53-61.

REY GONZÁLEZ, Juan Carlos. “La guerra por la sal en el Caribe venezolano (1598-1648)”. En Laura MUÑOZ, María del Rosario RODRÍGUEZ DÍAZ y José ABREU CARDET (eds.): *Guerras irregulares en el Caribe*. Michoacán: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2020.

RIVAS, Pedro. “Una aproximación arqueológica y etnohistórica a los procesos de recomposición étnica y territorial del Litoral Central venezolano durante los períodos colonial y republicano”. En Konrad A. ANTCZAK (ed.): *Arqueología histórica venezolana: perspectivas actuales sobre el contacto, el colonialismo y la independencia*. Leiden: Sidestone Press, en prensa.

RUIZ ACEVEDO, Isabel E. El puerto de Cumaná en el comercio atlántico y caribeño. Tesis doctoral inédita, Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 2016.

SARABIA VIEJO, María Justina. “Evolución del estanco de la sal en Venezuela”. En María del Carmen MENA GARCÍA, María Ángeles EUGENIO MARTÍNEZ and María Justina SARABIA VIEJO (eds.): *Venezuela en el Siglo de las Luces*. Sevilla: Muñoz Moya y Montraveta, 1995, pp. 83-100.

SCHMIDT, Casey. “Pirates, planting, and the rights of mankind in seventeenth-century Tortuga”. *The Latin Americanist*, 2017, volumen 61, número 4, pp. 584-599.

SOCIEDAD DE CIENCIAS NATURALES LA SALLE. *Archipiélago de Los Roques y La Orchila*. Caracas: Editorial Sucre, 1956.

STELTEN, Ruud y Konrad A. ANTCZAK. “Life at the Salty Edge of Empire: The Maritime Cultural Landscape at the Orange Saltpan on Bonaire, 1821-1960”. *International Journal of Historical Archaeology*. 2022 May 3- DOI 10.1007/s10761-022-00660-9.

TUCKEY, James Hingston. *Maritime Geography and Statistics, or a Description of the Ocean and its Coasts, Maritime Commerce, Navigation, &c., &c., &c.* Vol. IV. Londres, 1815.

VARELA MARCOS, Jesús. *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, n° 146. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1980.

VERNET, Pedro y Ángela ARIAS-ORTIZ. “Las tortugas marinas en la Isla La Tortuga: monitoreo y conservación”. En P. NAVARRO y O. MARÍN (eds.): *IX Congreso Venezolano de Ecología, Isla de Margarita, Nueva Esparta – Venezuela*. Caracas: Ediciones Instituto Venezolano de Investigaciones Científicas, 2011.

VICKERS, Daniel con Vince WALSH. *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail*. New Haven: Yale University Press, 2007.

VILA, Marco Aurelio. "La sal en las épocas recientes". *Revista Shell*, 1954, diciembre, pp. 48-57.

VILA, Marco Aurelio. *Aspectos geográficos de las Dependencias Federales*. Caracas: Corporación Venezolana de Fomento, 1967.

VILA, Marco Aurelio. *Síntesis geohistórica de la economía colonial de Venezuela*. Colección Histórico-Económica Venezolana, vol. 18. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1980.

WILLIAMS TRUJILLO, William. *Las Maravillosas Islas Venezolanas*. Caracas: Publicaciones Seleven, 1980.

BOLETÍN
DE LA
ACADEMIA
NACIONAL
DE LA
HISTORIA



N° 421
TOMO CVI

ENERO-MARZO
2023



BOLETÍN
DE LA
ACADEMIA
NACIONAL
DE LA
HISTORIA



N° 421
TOMO CVI

ENERO-MARZO
2023

BOLETÍN DE LA ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA

Nº 421

Enero-Marzo 2023

COMISIÓN DE PUBLICACIONES

Dr. Elías Pino Iturrieta

Dr. Pedro Cunill Grau

Dra. Inés Quintero Montiel

Dr. Germán Carrera Damas

COMITÉ EDITORIAL

Dra. Carole Leal Curiel

Dra. Inés Quintero Montiel

Dra. María Elena Plaza

ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA

BOLETÍN DE LA ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA

CARACAS-VENEZUELA

ENERO-MARZO 2023

DIAGRAMACIÓN

DRA. CONSUELO IRANZO

DEPÓSITO LEGAL 19123DF132

ISSN 02547325

**ESTA EDICIÓN HA SIDO FINANCIADA BAJO LOS CO-AUSPICIOS DE LA
FUNDACIÓN BANCARIBE PARA LA CIENCIA Y LA CULTURA Y DE LA
ASOCIACIÓN AMIGOS DE LA ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA
ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA**

PRESENTACIÓN

Se publican en el presente Boletín de la Academia Nacional de la Historia tres importantes aportes historiográficos.

La primera contribución proviene de la pluma de la doctora Inés Quintero, Individuo de Número de la Academia Nacional de la Historia y Primera Vicedirectora (2022-2024), quien bajo el título *Un nuevo nombre para Venezuela: La creación de la República Bolivariana*, nos ofrece un extenso recorrido sobre el uso político de la figura y pensamiento de Simón Bolívar que hizo el presidente Hugo Chávez (1999-2013) para justificar su proyecto político para refundar la república. La doctora Quintero recorre minuciosamente cómo fue el proceso en la Asamblea Nacional Constituyente para imponer un nuevo nombre para la república de Venezuela, tal y como lo había solicitado el recién electo presidente Chávez, y se detiene a evaluar los debates que tuvieron lugar al seno de dicha Asamblea con motivo de dicho cambio, así como analiza el peso que tuvo la figura de Bolívar, y la utilización política de ella, para el proyecto de refundación de la república, una concepción que supuso la negación y desconocimiento de la historia de Venezuela desde el momento de la disolución de la República de Colombia, 1830, hasta el inicio de la nueva era bolivariana que se inauguraba con su triunfo electoral en diciembre de 1998.

Por su parte, la doctora Virginia Guedea, Investigadora Titular del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México, Individuo de Número de la Academia Mexicana de la Historia y miembro correspondiente de la Academia Nacional de la Historia de Venezuela, nos ofrece, bajo el título *El golpe de Estado*

6

novohispano de 1808 visto por sus contemporáneos, una nueva mirada sobre la manera como fue visto el golpe de Estado que tuvo lugar en la Ciudad de México en septiembre de 1808 por quienes fueron contemporáneos a aquel suceso, con la intención de brindar una nueva explicación que ponga en evidencia las características singulares del proceso emancipador mexicano. Se trata, como ella misma puntualiza, de “una revisión de la historia de su historia”, de la significativa pugna interpretativa, en perspectiva histórica, entre sus coetáneos, lo que se inicia desde tan temprano como 1811 y en la que interviene, entre otros, José Servando Teresa de Mier Noriega y Guerra quien, a pesar de no haber sido testigo presencial de los sucesos de 1808 ni haber estado involucrado en ellos, comenzaría a redactar en 1811 las primeras páginas dando cuenta del origen y causas de la revolución de Nueva España, cuyo relato más tarde se convertiría en su *Historia de la revolución de Nueva España, antiguamente Anáhuac, o verdadero origen y causas de ella con la relación de sus procesos hasta el presente año de 1813*.

Cierra la sección **Estudios** con la segunda parte del artículo titulado *Saltertuda: los angloamericanos y la sal de la isla venezolana de La Tortuga en el mundo Atlántico, 1638-1781* del arqueólogo histórico Konrad A. Antczak. La primera entrega sobre el significativo papel que tuvo la sal de la isla de La Tortuga fue publicada en el *Boletín de la Academia Nacional de la Historia* n° 419. Una isla que posee una sorprendente historia hasta ahora desconocida por la historiografía venezolana. La sal de La Tortuga ejerció durante los siglos XVII y XVIII, un fuerte magnetismo en las colonias británicas de Norteamérica, llegando a atraer a miles de marineros en centenares de embarcaciones a esa deshabitada isla española. A principios del siglo XVIII estas travesías se convirtieron en la institución anual de la Flota de Sartertuda, en la que pequeñas embarcaciones angloamericanas navegaban hasta esa isla bajo la protección de buques de guerra de la Marina Real británica para garantizar un suministro constante de sal para las lucrativas pesquerías atlánticas de Nueva Inglaterra. La burda y fogosa sal de La Tortuga se

utilizaba para la salazón de pescado de pobre calidad que se vendía como sustento proteínico vital para los esclavos en las plantaciones de las islas azucareras británicas y francesas de las Antillas. En este amplio panorama del mundo atlántico que este estudio revela, La Tortuga era la isla de sal más importante del Caribe colonial, convirtiéndose —sin ser conocido por las autoridades coloniales españolas— en un engranaje clave del sistema capitalista mercantil del Imperio Británico.

Se publica en la sección **Documentos**, la transcripción y análisis que nos brinda el Secretario de la Academia Colombiana de la Historia, Roger Pita Pico, sobre la carta que enviara el 19 de febrero de 1821, el capitán Ángel Laborde y Navarro, Comandante de la Marina española en Venezuela, al jefe del Ejército Expedicionario don Miguel de la Torre y, a través de él, a la Junta de Pacificación de Caracas, sobre el estado crítico del Apostadero de Puerto Cabello. La carta proviene del *Fondo Archivo del General Miguel de la Torre*, tomo XXIV, de la Academia Colombiana de la Historia.

7 SALTERTUDA: LOS ANGLOAMERICANOS Y LA SAL DE LA ISLA VENEZOLANA DE LA TORTUGA EN EL MUNDO ATLÁNTICO, 1638- 1781 (Segunda parte)*

KONRAD A. ANTCZAK**

OCHO DÉCADAS SALADAS (C. 1700-1781)

La razón de ser de la Flota de Saltertuda

Al comenzar el siglo XVIII, las embarcaciones que iban a La Tortuga salían cada vez más del creciente puerto de Boston, que acabó convirtiéndose en el principal puerto de Nueva Inglaterra que suministraba barcos salineros a la Flota de Saltertuda. Con el tiempo, Boston duplicaría con creces el número de arribos a Salem y Marblehead provenientes de La Tortuga (Figura 1). Pronto muchos otros puertos del mundo atlántico angloamericano, como Nueva York, Filadelfia, Newport, Piscataqua (actual Portsmouth, Nuevo Hampshire), Nuevo Londres (Connecticut) y Bermuda, entre otros, se sumaron a la carga de sal en La Tortuga (Tabla 1).

101

* La primera parte de este artículo está publicado en el *Boletín* de la Academia Nacional de la Historia N° 419, tomo CV, julio-septiembre 2022, pp. 41-85.

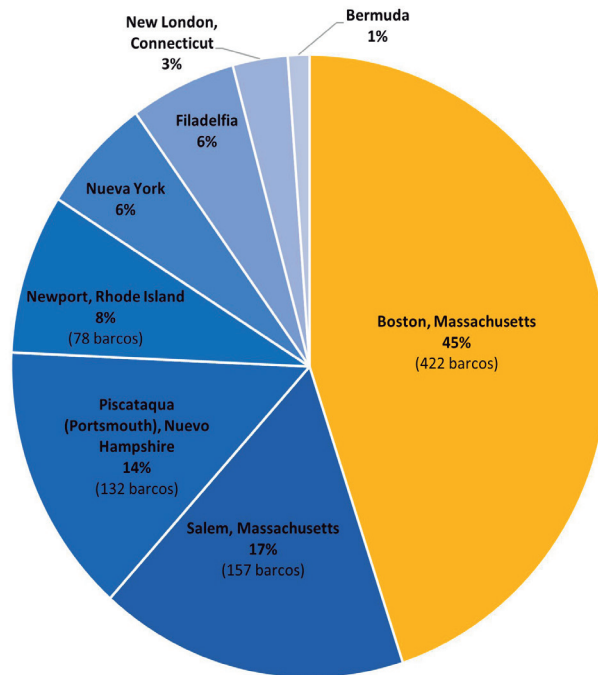
** Antropólogo especializado en arqueología, PhD en Arqueología Histórica del College of William and Mary (Virginia, Estados Unidos). Actualmente es investigador Juan de la Cierva-Incorporación en la Universidad Pompeu-Fabra, Barcelona, España.

Tabla 1 . Número total de entradas de barcos a puertos de Nueva Inglaterra desde La Tortuga entre 1634 y 1776

Puerto	Número de barcos
Boston, Massachusetts	416
Salem, Massachusetts	157
Piscataqua (después Portsmouth), Nuevo Hampshire	126
Rhode Island (prob. Newport)	58
Nueva York	57
Filadelfia	54
Nuevo Londres, Connecticut	28
Newport, Rhode Island	20
Bermudas	11
Salem y Nuevo Hampshire	6
Charlestown, Carolina del Sur	5
Portsmouth, Nuevo Hampshire	4
Nuevo Hampshire	2
Carolina y Carolina del Sur	2
Perth-Amboy, Nueva Jersey	2
Piscataway, Nueva Jersey	2
Hertford, Connecticut	2
Barbados	1
Londres	1
Newbury, Massachusetts	1
Louisburg, prob. Nueva Escocia	1
Halifax, Nueva Escocia	1
Puerto desconocido	1
TOTAL	958

Fuentes: base de datos personal derivada de las NOSL y periódicos angloamericanos del siglo XVIII (ver sección de bibliografía: archivos).

Figura 1. Gráfico que muestra el número total de entradas de barcos desde La Tortuga a puertos anglo-americanos a finales del siglo XVII y durante el siglo XVIII



Total muestra: 958 barcos

Fuente: NOSL (Naval Office Shipping Lists), PUBLIC RECORD OFFICE, Londres.

103

Cientos de noticias que incluyen llegadas y salidas de barcos e incidentes relacionados con La Tortuga figuran en los primeros periódicos publicados en las colonias de Nueva Inglaterra, como *The Boston News-Letter* (empezando el 24 de abril de 1704), *The Boston Gazette* (empezando el 21 de diciembre de 1719) y *The New England Courant* (empezando el 7 de agosto de 1721), así como en muchos otros periódicos angloamericanos del siglo XVIII. Mi análisis de las NOSL del siglo XVIII de Massachusetts (Boston, Salem y Marblehead), Nuevo Hampshire (Piscataqua), Nueva York, Barbados y Bermuda,¹ así como de decenas

¹ Naval Office Shipping Lists, PUBLIC RECORD OFFICE, Londres, Barbados C.O. 33/13-15, Bermuda C.O. 41/6-7, Massachusetts C.O. 5/848-851, New Hampshire C.O. 5/967-969, New York C.O. 5/1222-1229.

de periódicos angloamericanos, revela que entre 1700 y 1775 entraron en los mencionados puertos de la costa este de Norteamérica al menos 958 barcos² cargados con sal de La Tortuga.³ Mientras que las entradas de los periódicos en la mayoría de los casos sólo mencionan el nombre del capitán y su barco, y desde dónde arribaba, los registros en las NOSL proporcionan una valiosa información adicional, incluyendo el puerto en el que estaba registrado el barco, su propietario o propietarios, su desplazamiento, el número de tripulantes a bordo y las mercancías que transportaba (en el caso de la sal, el registro también enumera la cantidad de sal a bordo). Lamentablemente, las NOSL son fragmentarias, y sólo hay unos pocos años para los que existen cifras ciertas y relativamente completas de la sal embarcada en La Tortuga (Tabla 2, Tabla 3).⁴ Pero,

104

² Este total se deriva de mi base de datos con información recopilada de mi investigación en los periódicos de Nueva Inglaterra y las NOSL. Sin embargo, no revisé las NOSL para las colonias del sureste de la costa este de Norteamérica y Nueva Jersey como lo hizo Francis Carroll Huntley en su tesis de maestría (Francis Carroll HUNTLEY, *Salt: A Study in Colonial Economy*, tesis de maestría inédita, Berkeley: University of California Berkeley, 1948). Las cifras de importación de sal desde La Tortuga a los puertos sureños y a Nueva Jersey son, sin embargo, muy pequeñas si se comparan con las de Massachusetts, Nueva York y Nuevo Hampshire (Tabla 3). No obstante, la investigación en estas NOSL restantes sin duda aumentaría el número total de barcos que llegaron desde La Tortuga en el siglo XVIII.

³ Es imposible determinar con certitud qué tanta sal cargaban los bermudeños en La Tortuga porque el registro documental es incompleto. Las NOSL indican dónde estaban registrados los barcos, y sólo un reducido número de los registros existentes, muy incompletos, demuestran que barcos bermudeños entraron en los puertos de Nueva Inglaterra con sal de La Tortuga. Los registros de entradas más sencillos de los periódicos no indican el puerto de registro. Por lo tanto, es muy posible que más de los barcos que aparecen en las entradas de periódicos a los puertos de la Costa Este fueran bermudeños. Como se analizará más adelante, los corsarios vascos interceptaron y capturaron tres embarcaciones bermudeñas en La Tortuga en 1766, y en 1768 un navío de la Marina Real británica que escoltaba la Flota de Saltertuda confiscó sal de una flota predominantemente bermudeña que encontró cargando sal en la isla. Estos incidentes sugieren que la participación de los bermudeños en la recolección de sal en La Tortuga era frecuente, aunque no tan intensa como la de los barcos de Nueva Inglaterra. Además, es probable que los bermudeños a menudo optaran por no navegar con la Flota de Saltertuda, aventurándose en cambio a la isla en menor número antes o después de la llegada de ésta.

⁴ El historiador Michael Jarvis afirma que sólo Massachusetts importó “mil doscientas toneladas” de sal de La Tortuga en tiempos de paz, aunque no menciona de dónde o cómo obtiene con tanta certidumbre esta cifra tan redonda (Michael JARVIS, *In the Eye*

de estos años con cifras completas se pueden obtener datos interesantes. Por ejemplo, en 1716, 17 barcos llevaron 20.400 fanegas anglosajonas (*bushels*) de sal (unas 786 toneladas métricas) a Salem y Boston;⁵ en 1753, otros 17 barcos llevaron 45.300 fanegas (1.747 toneladas métricas) a Salem, Boston y Piscataqua; y en 1765 la cifra era de 19 barcos que transportaban 75.400 fanegas (2.907 toneladas métricas) (Tabla 2). Aquí vemos que, en la segunda mitad del siglo XVIII, se produjo un aumento no sólo en el tonelaje de los barcos salineros cargando sal en La Tortuga, que pasó de 42 a 62 toneladas, sino también en la intensidad de la explotación y el volumen total de sal cargada; las tripulaciones, sin embargo, se habían reducido. Durante ciertos años, dependiendo de la productividad de la temporada salinera, la salina de La Tortuga podía llenar hasta 60 pequeñas embarcaciones de Nueva Inglaterra con un peso medio de 42 toneladas, por ejemplo, como ocurrió en el año 1716, lo que equivale aproximadamente a unas 72.000 fanegas anglosajonas de sal o unas 2.774 toneladas métricas.⁶ De hecho, una temporada

105

of All Trade: Bermuda, Bermudians, and the Maritime Atlantic World, 1680–1783, [Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010], 190). Como ya he dejado claro, el registro documental es incompleto y mi exhaustiva investigación de las cantidades de sal cargadas en La Tortuga no ha podido establecer una cifra tan precisa.

⁵ No he podido encontrar un peso estándar por fanega anglosajona (*bushel*) de sal gruesa en los documentos de Nueva Inglaterra del siglo XVIII. La calculo como, aproximadamente, 85 libras siguiendo la Ley de Pensilvania del 10 de marzo de 1818 que establecía pesos estándar para la sal extranjera (George STROUD, *A Digest of the Laws of Pennsylvania, Seventh Edition*, [Philadelphia: Thomas Davis, 1847], 567). Sin embargo, este “estándar” era ciertamente bastante variable dado que la sal cristalizada naturalmente como la de La Tortuga no siempre tenía una composición y un peso estable ya que dependía completamente de los caprichos del clima y no de un proceso industrial controlado para cristalizarse. Aplico este estándar de principios del siglo XIX con la advertencia de que las cifras de toneladas métricas derivadas de la conversión deben tomarse como una estimación, ya que una fanega anglosajona de sal gruesa podría haber sido estandarizada para pesar tan sólo 70 libras (COMMONWEALTH OF MASSACHUSETTS, *Documents Printed by Order of the Senate of the Commonwealth of Massachusetts during the Session of General Court*, [Boston, 1894], 8). Un *hogshead* de sal contenía 10 fanegas anglosajonas (*bushels*) según HUNTLEY, *Salt: A Study in...*, *ob. cit.*, 79.

⁶ Esta cifra aproximada se obtuvo extrapolando el peso de la sal transportada por 17 barcos en 1716, anotados en las NOSL, al peso que podrían transportar los 60 barcos que se sabe que fueron a la isla ese año.

excepcionalmente seca en la isla podía producir grandes cantidades de sal, como ocurrió en los años 1731 y 1743;⁷ otros años, como 1774, resultaron mucho menos productivos.⁸

Tabla 2. Número anual de barcos, tonelaje medio de los mismos y peso de la sal que llegaba desde La Tortuga en el siglo XVIII. Nota: Las filas en azul representan los años para los que las NOSL están completas.

Años	Tonelaje promedio*	N.º de barcos conocidos en la base de datos	N.º de barcos en la flota	N.º de barcos con cantidad conocida de sal	Volumen de sale en toneles**	Peso de sale n toneladas métricas***
1700		4				
1701	49	4				
1702		4				
1704		1				
1705		6				
1706		2				
1707		3				
1708		1				
1709		4				
1710		4				
1711		26	36			
1712		12				

106

⁷ “Una balandra de Tortuga avisa que, siendo la estación tan seca, hay sal suficiente para cargar 100 barcos” [A Sloop from Tortuga advises, that the Season being so Dry there is Salt enough to load 100 Sail of Ship] (*Boston Gazette*, 22 de marzo-29 de marzo de 1731). “Ayer llegó aquí un bergantín de Saltertuda, por el que nos enteramos de que salió con 36 velas más con destino al norte [...] Se dice que han dejado sal suficiente en los estanques de Saltertuda para cargar algunos cientos de barcos” [Yesterday a Brigantine arrived here from Saltertuda, by whom we learn that she came out with 36 Sail more bound to the Northward... ‘Tis said they have left Salt enough in the Ponds at Saltertuda to load some hundreds of Vessels] (*American Weekly Mercury*, 12 al 19 de mayo de 1743). Esta última referencia es especialmente llamativa ya que ese año la Flota de Saltertuda, de 36 embarcaciones, partió de la isla hacia Nueva Inglaterra con su carga de sal dejando una enorme cantidad aún en la salina.

⁸ “Peleg Brown, 29 días desde Saltertuda –Dejó varios barcos allí– muy pocas perspectivas de una nueva cosecha de sal cuando zarpo” [Peleg Brown, 29 Days from Saltertuda --Left several Vessels there--very little Prospect of a new Crop of Salt when he sail’d] (*Connecticut Gazette*, 18 de marzo de 1774).

KONRAD A. ANTCZAK Saltertuda: los angloamericanos y la sal de la isla venezolana de La Tortuga en el mundo atlántico, 1638-1781 (segunda parte)

Años	Tonelaje promedio*	N.º de barcos conocidos en la base de datos	N.º de barcos en la flota	N.º de barcos con cantidad conocida de sal	Volumen de sale en toneles**	Peso de sale n toneladas métricas***
1713		13				
1714		9				
1715	36	22		9	1,108	427.19
1716	42	58	60	17	2,040	786.53
1717	36	9		6	1,080	416.40
1718		10				
1719	50	16		2	270	104.10
1720	43	14				
1721	44	44				
1722		9				
1723		14				
1724		19		2	500	192.78
1725		4				
1726		16				
1727		14				
1728		8				
1730		5				
1731		12	50			
1732		9				
1733		20	36			
1734		8				
1735		30	40			
1736		8				
1737		6				
1739		4				
1740		10	13			
1741		5		4	610	235.19
1742		13				
1743	52	11		6	1,870	720.99
1744	59	12		7	1,800	694.00
1746		8		4	1,400	539.77
1747		4		3	840	323.86
1748		11		1	300	115.67
1749	51	19		5	1,650	636.16

Años	Tonelaje promedio*	N.º de barcos conocidos en la base de datos	N.º de barcos en la flota	N.º de barcos con cantidad conocida de sal	Volumen de sale en toneles**	Peso de sale en toneladas métricas***
1750	69	10	30	5	1,321	509.32
1751	60	13		4	1,300	501.22
1752	60	7		4	1,300	501.22
1753	57	17		17	4,530	1,746.56
1754	53	17	35	16	3,840	1,480.53
1755	57	11		11	2,710	1,044.85
1756	53	17		15	3,950	1,522.94
1757	55	9		5	1,600	616.89
1758	56	7		6	1,920	740.26
1759	65	9		7	3,080	1,187.50
1760		1				
1761	54	17		13	2,730	1,052.56
1762	66	13		8	3,270	1,260.76
1763		6				
1764	75	10		4	1,350	520.50
1765	64	29		19	7,540	2,907.07
1766		9	20			
1767	61	28		6	1,900	732.55
1768	71	45		6	1,185	456.88
1769		7				
1770		4				
1771		1				
1772		15				
1773		4				
1774		18				
1775		4				
1776		1				

Fuentes: NOSL, Barbados C.O. 33/13–15, Bermuda C.O. 41/6–7, Massachusetts C.O. 5/848–851, New Hampshire C.O. 5/967–969, New York C.O. 5/1222–1229.

* Los promedios de tonelaje sólo se calcularon si había más de cinco barcos en la base de datos para ese año.

**Muchos volúmenes estaban expresados en *bushels* (fanegas anglosajonas) y los convertí en *hogsheads* (toneles) según Francis Carroll Huntley, *ob. cit.*, p. 79, que calculó que un *hogshead* de sal contenía 10 *bushels*.

***Esto se obtuvo siguiendo la norma de que un *bushel* de sal gruesa pesaba 85 libras (véase la nota 95).

Tabla 3. Importaciones anuales de sal de La Tortuga durante el siglo XVIII a los puertos de la costa este de Norteamérica

Año	Boston	Salem y Marble head	Nueva York	Perth Amboy	South Poto-mac	Rappa-han-nock	York	Hamp-ton	Upper James River	Carolina del Sur
1701							35 tn			
1716			540 hh							
1717			290 hh							
1718			660 hh							70 hh
1720			250 hh							
1721			205 hh							
1722			135 hh							
1723			173 hh							
1724			252 hh							
1725			197 hh							
1726			151 hh	50 hh				60 hh	150 hh	
1727			445 hh							
1728			350 hh							
1732			775 hh							
1733			375 hh					150 hh		
1734								20 hh		
1735			660 hh			200 hh				
1739							150 hh			
1742			525 hh							
1743								180 hh		
1750				300 hh						
1753	2480 hh	800 hh								
1754	2740 hh	200 hh								
1755	250 hh	660 hh								
1756	1500 hh						200 hh			
1759	350 hh	1,250 hh								
1761	400 hh	200 hh								
1762	500 hh	870 hh								
1764	400 hh									
1765					130 hh					

Fuente: Francis Carroll Huntley, *ob. cit., passim*.
*“hh” son *hogsheads* y “tn” son *tuns*.

En términos de calidad, la sal de La Tortuga no se comparaba a la sal fina que importaban las pesquerías de Nueva Inglaterra desde el Golfo de Vizcaya, Cádiz y Lisboa en la Península Ibérica.⁹ La sal de la isla era gruesa, de grano grande y rojiza.¹⁰ En la segunda mitad del siglo XVII se debatió mucho sobre la calidad de la sal de La Tortuga. Algunos, por ejemplo, argumentaban que dañaba el pescado al que debía conservar,

El bacalao seco quemado con sal procedía más de Nueva Inglaterra que de Terranova porque la sal de Tortugas utilizada en el primer lugar era más fogosa que la sal más suave de Lisboa y del Golfo de Vizcaya que se utilizaba en Terranova [...] La sal de Tortugas fue condenada por ser perjudicial para la mejor calidad del pescado curado.¹¹

110

Como mencioné anteriormente, ya en 1670 se dictaminó que la sal no era apta para curar la principal exportación de las pesquerías de Salem —el bacalao de calidad— porque contenía “conchas” y “basura”.¹² Sin embargo,¹³

⁹ Harold A. INNIS, *The Cod Fisheries: The History of an International Economy* (Toronto: University of Toronto Press, 1954), 161; James G. LYDON, *Fish and Flour for Gold, 1600–1800: Southern Europe in the Colonial Balance of Payments* (Philadelphia: The Library Company of Philadelphia, 2008), 205-206.

¹⁰ Hans SLOANE, *A Voyage to the Islands Madera, Barbados, Nieves, S. Christophers and Jamaica, etc.* vol. I (Londres, 1707), lxxxviii.

¹¹ “More salt-burnt dried cod came from New England than from Newfoundland because the Tortugas salt used at the former place was more fiery than the milder salt from Lisbon and Bay of Biscay that was in use at Newfoundland [...] Tortugas salt was condemned as being injurious to the best quality of cured fish” (Raymond MCFARLAND, *The History of the New England Fisheries with Maps*, [Nueva York: University of Pennsylvania/D. Appleton and Company, 1911], 66, 95-96).

¹² Joseph B. FELT, *Annals of Salem, Vol. II* (Salem: W & S. B. Ives, 1849), 212.

¹³ Leo Francis STOCK, *Proceedings and Debates of the British Parliaments Respecting North America: Volume V, 1739–1754* (Washington D.C.: Carnegie Institution, 1941), 401. De hecho, parece que la sal de La Tortuga se utilizaba en las cocinas de los hogares acomodados de Massachusetts. En 1761 Mary Vial Holyoke, esposa de Edward Augustus Holyoke, fundador de la Sociedad Médica de Massachusetts, “compró un cerdo que pesaba 182 libras y lo saló mitad con sal de Lisboa y mitad con sal de Saltertudas” [bought a hog that weighed 182 pounds and salted it half with Lisbon and half with Saltertudas salt] (Mary Vial HOLYOKE, “Diary of Mrs. Mary (Vial) Holyoke, 1760–1800”, *The Holyoke Diaries, 1709–1856*, [Salem: Essex Institute, Salem, 1911], 49). Parece que la sal de La Tortuga se fletaba en cantidades menores desde los puertos de Nueva Inglaterra a puertos más al sur en Maryland, Virginia y Carolina del Norte,

en 1750 algunos mercaderes afirmaban de forma contraintuitiva que la sal de la Tortuga era de mejor calidad que su homóloga inglesa y que sus fuertes características la hacían más favorable para curar carnes como la de cerdo. Otros consideraban que no tenía ninguna “cualidad corrosiva” y que curaba bien todas las provisiones.¹⁴

Independientemente de la variabilidad de opiniones, el consenso entre las comunidades pesqueras de Nueva Inglaterra era que la sal de La Tortuga no era apta para salar el pescado de buena calidad que se exportaba principalmente a Iberia:

Una parte de la sal procedía de España y del Estrecho, y otra de la isla de Tortuga, donde se producía mediante un proceso bien conocido [...] Esta sal, aunque de baja calidad y no utilizable con el pescado “comercial”, era indispensable, sobre todo para el pescado “de desecho”, que encontraba fácil mercado en el comercio de las Indias Occidentales. Cuando las tormentas destruían los salares o los piratas capturaban los barcos que transportaban la sal, los habitantes de Nueva Inglaterra sufrían grandes inconvenientes.¹⁵

111

No obstante, como vemos en esta cita, el bacalao fino para los paladares exigentes de los españoles, portugueses e ingleses no era la única exportación de pescado rentable de Nueva Inglaterra. El bacalao “de desecho”, la caballa y otros pescados mal preparados e invendibles se salaban con la tosca, fogosa y gratuita sal de La Tortuga. El bergantín *Nestor* y la goleta *Boca Chica*, que zarparon de Piscataqua con destino a Jamaica y las Antillas Menores el 30 de junio de 1732, llevaban

presumiblemente para la salazón de carne y el uso culinario cotidiano (*Boston News-Letter*, 3 al 10 de mayo de 1714).

¹⁴ *Ibidem*, 402.

¹⁵ “A part of the salt came from Spain and the Straits, and a part came from the island of Tortuga, where it was produced by a well-known process... This salt, although of low grade and not usable with ‘merchantable’ fish, was indispensable, particularly for ‘refuse’ fish, which found ready market in the West India trade. When storms destroyed the salt beds or pirates captured the salt-bearing vessels, the New Englanders suffered great inconvenience” (COLONIAL SOCIETY OF MASSACHUSETTS, *Transactions, Volume 26*, [Boston: Colonial Society of Massachusetts, 1927], 241).

respectivamente 38 y 22 *hogsheads* (toneles) de “pescado de La Tortuga” respectivamente, que sin duda era pescado de desecho salado con sal de La Tortuga.¹⁶ Entonces, en lugar de ir a Europa como mercancía principal, como era el caso con la mayoría del bacalao comercializable bien salado, el pescado salado de desecho se enviaba a las islas del Caribe junto con madera, caballos y diversas otras provisiones.¹⁷ Es así que, a partir de mediados del siglo XVIII, aproximadamente la mitad de las exportaciones de pescado de Salem consistían en pescado de desecho.¹⁸ Como podemos ver, claramente esta categoría de pescado –una parte considerable del cual se salaba con sal de La Tortuga– tenía un gran mercado en el Caribe.

112

La causa de esta gran demanda de pescado de desecho fue el auge del sistema de plantaciones en las islas del caribe británicas, especialmente en Barbados, la mayor y más rentable isla azucarera británica. Las plantaciones de azúcar, que a principios del siglo XVIII se habían apoderado de toda la tierra cultivable de la isla, dependían en gran medida de la importación de pescado salado para alimentar a su población de trabajadores esclavizados. Dado que la mayor parte de las tierras arables de la isla estaban dedicadas al cultivo de la caña de azúcar, en las plantaciones de Barbados los esclavizados rara vez podían establecer sus propios huertos para satisfacer sus necesidades de subsistencia.¹⁹ Mi investigación indica que La Tortuga figuraba como la más importante isla salinera del Caribe para Nueva Inglaterra, debido en gran parte al suministro de pescado salado de desecho a los trabajadores azucareros esclavizados. Esta importancia económica estratégica de La Tortuga se

¹⁶ “fish Salt Tortuga” (C.O. 5/968).

¹⁷ George F. CHEVER, “Some Remarks of the Commerce of Salem from 1626 to 1740 etc”, *Historical Collections of the Essex Institute* (Salem: Essex Institute, 1859), 85.

¹⁸ INNIS, *The Cod Fisheries...*, *ob. cit.*, 162.

¹⁹ Jerome HANDLER y Diane WALLMAN, “Production Activities in the Household Economies of Plantation Slaves: Barbados and Martinique, Mid-1600s to Mid-1800s” *International Journal of Historical Archaeology*, 2014, volumen 18, número 3, 441-466; INNIS, *The Cod Fisheries...*, *ob. cit.*, 162-163.

manifiesta en una carta del Consejo de Comercio y Plantaciones a la reina Ana en 1714:

Nos permitimos exponer a Vuestra Majestad la consecuencia de que a los súbditos de Vuestra Majestad se les prohíba buscar sal en Tertudos, lo cual se desprende en parte del número de barcos que utilizan ese comercio, siendo, según se nos informa, un año y otro unos 100 barcos. La sal que se transporta desde allí a Nueva Inglaterra se utiliza con frecuencia para curar el pescado, que puede ser pescado cadelscale [probablemente pescado de escama] o caballa, que es la principal rama de los ingresos que se hacen desde el continente de Gran Bretaña a través de España, Portugal y los Países Bajos, para la lana y otros productos que se envían desde este Reino; además, el pescado de escama y la caballa son de tal importancia, que las islas azucareras no pueden subsistir sin ellos; sus negros se mantienen con este pescado. De modo que si no se les suministrara desde Nueva Inglaterra (lo que no puede ser, si se prohíbe a los súbditos de Vuestra Majestad obtener sal en Tertudos) no podrían llevar a cabo sus fábricas de azúcar. Esto nos ha sido confirmado por varios hacendados considerables en esas partes, interesados [en este tema].²⁰

113

Claramente, la Reina, con sus diplomáticos y políticos tanto en Inglaterra como en las colonias norteamericanas, comprendían que la

²⁰ “We take leave to lay before your Majesty, the consequence of your Majesty’s subjects being prohibited to fetch salt at Tertudos, wch. will in part appear from the number of ships using that trade, being as we are informed, one year with another about 100 sail. The salt carryed from thence to New England, is used cheifly for curing fish, which is either cadelscale fish or mackrel, the former of which is the principal branch of the returns made from the continent of Great Brittain by way of Spain, Portugal and the Streights, for the woollen and other goods sent from this Kingdom thither; besides which the scale fish and mackrell are of such consequence, that the sugar islands cannot subsist without it; their negroes being cheifly supported by this fish. So that if they were not supply’d therewith from New England (which they cannot be, if your Majesty’s subjects are prohibitted getting salt at Tertudos) they would not be able to carry on their sugar works. This has been confirmed to us by several considerable planters concerned in those parts” (COUNCIL OF TRADE AND PLANTATIONS, carta, 15 de enero de 1714, Whitehall, “Council of Trade and Plantations to Lord Bolingbroke [la misma carta también enviada a la reina]”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, July, 1712–July, 1714*, [Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1926], 289).

deshabitada y desértica isla española de La Tortuga era un engranaje esencial en la compleja y creciente maquinaria del imperio azucarero británico.

114 Sin embargo, las islas azucareras británicas no eran las únicas que necesitaban desesperadamente pescado de desecho para aprovisionar a sus esclavos. Durante el siglo XVIII las plantaciones azucareras francesas de Saint Domingue, Martinica y Guadalupe estaban en franco auge y ofrecían un 33% más –pagado en azúcar– a los comerciantes de Nueva Inglaterra por su salazón; sólo Nueva Inglaterra podía abastecer su creciente población esclava de bacalao y caballa salada de baja calidad.²¹ En la década de 1760, Edward Payne, un comerciante de pescado de Boston y miembro de la Sociedad para el Fomento del Comercio,²² estimó que del 60% del pescado exportado desde Nueva Inglaterra a las islas del Caribe, sólo el 20% se destinaba a las islas británicas, y el 40% se vendía de forma extra imperial, siendo los plantadores antillanos franceses los principales compradores.²³ Como las Antillas francesas pronto superaron a las británicas en la década de 1770, el aprovisionamiento de las islas francesas por parte de Nueva Inglaterra se convirtió en una polémica práctica mercantilista que puso al descubierto la naturaleza inter imperial de los itinerarios del pescado de Nueva Inglaterra curado con sal de La Tortuga.²⁴

Las cifras de sal de La Tortuga importada por las colonias británicas de Norteamérica (Tabla 2) que he podido recopilar en las NOSL son demasiado fragmentarias para compararlas con certeza con las cifras igualmente fragmentarias asociadas al Great Salt Pond, una salina competidora en el Caribe del siglo XVIII en la isla neerlandesa de

²¹ Christopher P. MAGRA, *The New England Cod Fishing Industry and the Maritime Dimensions of the American Revolution*, tesis doctoral inédita, Pittsburg: University of Pittsburg, 2006, 162.

²² En inglés, *Society for the Encouragement of Trade and Commerce*.

²³ MAGRA, *The New England Cod...*, *ob. cit.*, 157, 163.

²⁴ *Ibidem*, 160, 164.

Sint Maarten.²⁵ Es probable que las dos islas estuvieran a la par, pero, a diferencia del Great Salt Pond donde la sal marina de buena calidad se cultivaba de manera industrial y asistida por los expertos salineros locales, era la sal fogosa de La Tortuga la que se utilizaba principalmente para curar el pescado de desecho. La sal cosechada en La Tortuga sin duda superaba a la extraída de las Islas Turcas (otro competidor), al menos antes de la Revolución Americana, tras la cual La Tortuga dejó de ser visitada.²⁶ Aunque probablemente nunca se podrán recopilar las cifras completas de la producción anual de sal de La Tortuga, la importancia de la sal de la deshabitada isla en comparación con la de cualquier otra salina del Caribe o del Atlántico se centraba en el hecho de que se obtenía de forma gratuita.

En 1713 los británicos estaban muy preocupados porque, en el transcurso de las negociaciones que concluían la Guerra de Sucesión Española, una prohibición española de cargar sal gratis en La Tortuga podría suponer “una pérdida indescriptible para ellos, pues entonces se verían obligados a comprarla a los holandeses para el curado de su pescado [...] todas las islas siendo abastecidas de pescado de Nueva Inglaterra

115

²⁵ Huntley menciona que su cifra de la cantidad media anual de sal importada desde La Tortuga a Norteamérica (17.113 fanegas anglosajonas), calculada a partir de su análisis de las NOSL de los puertos norteamericanos (con la notable excepción de la NOSL de Nuevo Hampshire), no era tan alta como parecía (HUNTLEY, *Salt: A Study in...*, *ob. cit.*, 56-58). Como se ha demostrado anteriormente, mi análisis de los registros de entradas portuarias en los periódicos angloamericanos muestra que Boston fue, con creces, el puerto con más llegadas de la Tortuga en el siglo XVIII. Por lo tanto, el mayor volumen de sal procedente de La Tortuga iba a Boston. Huntley (*Ibidem*, 92) sólo incluyó 10 años de las NOSL de Boston en su promedio para las importaciones de La Tortuga porque eran los únicos años que estaban disponibles y completos. El promedio anual de Huntley, en consecuencia, no puede considerarse en absoluto un reflejo de los verdaderos volúmenes de sal de La Tortuga que entraron en Norteamérica porque carece de las mayores cifras de importación del actor más importante de las flotas de Saltertuda, es decir, Boston.

²⁶ Anthony GREGORY, *The Turks Islands Salt Trade and Industry: An Historical Economic Geography*, tesis de maestría inédita, Berkeley: University of California Berkeley, 1978, 4; Cynthia M. KENNEDY, “The Other White Gold: Salt, Slaves, the Turks and Caicos Islands and British Colonialism”, *The Historian*, 2007, volumen 69, 219.

para la alimentación de sus negros”.²⁷ El único gasto en el que incurría un dueño de embarcación al enviar su nave a La Tortuga en busca de sal era el pago de los salarios de la tripulación, el suministro de carretillas y sacos, y el avituallamiento de la embarcación para la prolongada estancia en la isla.²⁸ Como ya hemos indicado anteriormente, La Tortuga no contaba con ningún asentamiento humano permanente, por lo que no había ni población local ni intermediarios a los que pagar el cultivo y la recogida de la sal, como ocurría en el Great Salt Pond de Sint Maarten, Salt Cay en las Islas Turcas, Anguila, San Cristóbal, Exuma en las Bahamas, Bonaire y otras islas salineras de las Antillas (I Parte, Figura 7). Además, la sal de La Tortuga era de libre acceso porque los que la cargaban no pagaban impuestos, ya que no había nadie que los solicitara o cobrara. Visto desde esta óptica, el cloruro de sodio tortuguense era un procomún o un bien comunal, producido por la naturaleza, de libre acceso y totalmente gratuito para el que lo pudiera explotar.

Aunque hoy languidece en un olvido histórico colectivo tanto en Venezuela como en el mundo atlántico, la Tortuga y su sal eran muy conocidas en el Caribe y en la costa este norteamericana de los siglos XVII y XVIII. Decenas de anuncios ofreciendo sal de La Tortuga aparecieron en periódicos del siglo XVIII en ciudades portuarias como Boston, Piscataqua, Hartford, New Haven y Newport, anunciando “muy buena

²⁷ “[...] an unspeakable loss to them, for that then they should be obliged to buy it of the Dutch for the curing of their fish [...] that all the islands being supplied with fish from New England for the food of their negroes” (Jean O. McLACHLAN, *Trade and Peace with Old Spain, 1667–1750*, [Cambridge: Cambridge University Press, 1940], 70).

²⁸ Este fue el caso del capitán James Hudson, que en 1747 recibió instrucciones de los tres propietarios de su barco para zarpar “con sacos y carretas y sus hombres con altos salarios con el fin de ir a esa isla a por una carga de sal” [having bags and barrows and your men upon high wages for the purpose of going to that island to get a load of salt] (Richard PARES, *Yankees and Creoles: The Trade Between North America and the West Indies Before the American Revolution*, [Londres: Longmans, Green and Co., 1956], 20). Ocasionalmente, como se comentará más adelante, las flotas también tenían que pagar por un barco armado privado que los escoltara cuando no se disponía de un *Man of War* (navío de línea) gratuito de la Real Armada británica.

sal de Saltertuda” y “la mejor sal de roca de Saltertuda” (Figura 2).²⁹ Es importante señalar que de las decenas de anuncios de este tipo que he encontrado, casi todos se refieren a la “sal de Saltertuda”, lo que sugiere claramente que, al igual que pasaba con la “sal de Lisboa” y la “sal de Cádiz”, la sal de La Tortuga tenía un nombre de marca no oficial bien establecido y reconocido por los compradores de sal en todas las colonias. Además, la propia isla llegó a ser conocida en el mundo atlántico de los siglos XVII y XVIII por más de 130 exónimos ingleses que aparecen en diversas fuentes documentales angloamericanas de los cuales algunos son: Salt Tatuga, Salt Tartudas, Salt-Terrudos, Saltertuda, Saltatodos, Saltutudoos, Tortoogoes, Tartudy y Tuda (Tabla 4). La mayoría derivan de “Salt Tortuga”, el topónimo inglés y español combinado de la isla. Sin duda, un número tan asombroso de nombres para una isla tan inhóspita y deshabitada es un testimonio de cómo estos debieron de haber reverberado en los camarotes de los barcos y en las tabernas portuarias del mundo atlántico durante la era de la navegación a vela.³⁰ Aunque hoy parezca inverosímil, la árida isla estaba realmente tan arraigada en el imaginario colectivo angloamericano de la época que el capitán Giles Seaward de Piscataqua, que navegó a la Tortuga siete veces, bautizó

²⁹ “[...] very good Saltertuda Salt” (*Boston Gazette*, 24 al 31 de octubre de 1720); “[...] the best of Saltertuda Rock Salt” (*Boston Evening-Post*, 19 de noviembre de 1759).

³⁰ La Tortuga también acaparó mucha atención indirecta de la prensa cuando el 19 de abril de 1721 un hombre negro a bordo del *H.M.S. Seahorse* (que escoltaba a la Flota de Saltertuda) supuestamente llevó la epidemia de viruela a Boston resultando en cientos de muertes (*Boston Gazette*, 17 a 24 de abril de 1721; Reginald Heber FRITZ, “Zabdiel Boylston, Inoculator, and the Epidemic of Smallpox in Boston 1721”, *Bulletin of the John Hopkins Hospital*, 1911, volumen 21, número 247, 316). Otra anécdota relacionada con la viruela ocurrió en 1737 cuando en su trayecto entre Barbados y La Guaira dónde iba a vender los 260 esclavizados que tenía a bordo, el capitán Benjamin Duce del barco británico *Elizabeth* decidió que era mejor dejar en La Tortuga a un hombre esclavizado y 3 hombres blancos que presentaban síntomas que arriesgar que no pudiese vender su frágil carga humana en Tierra Firme; se desconoce la suerte de los abandonados (Elise A. MITCHELL, “Morbid Crossings: Surviving Smallpox, Maritime Quarantine, and the Gendered Geography of the Early Eighteenth-Century Intra-Caribbean Slave Trade”, *The William and Mary Quarterly*, 2022, volumen 79, número 2, 196).

su bergantín “Tortuga” y el capitán Josiah Burnham de Nuevo Londres llamó a su balandra “Saltatuda”.³¹

Figura 2. Varios anuncios de sal de La Tortuga en periódicos de Nueva Inglaterra del siglo XVIII. De izquierda a derecha, de arriba abajo: *Boston News-Letter*, 21 de mayo de 1767; *Newport Mercury*, 14 a 21 de septiembre de 1767; *Newport Mercury*, 5 de junio de 1759; *Essex Gazette*, 14 a 21 de diciembre de 1773; *Newport Mercury*, 3 de junio de 1765; *Connecticut Courant*, 6 de octubre de 1766; *Boston Evening-Post*, 23 de octubre de 1752; *Connecticut Courant*, 22 de diciembre de 1778; *Boston Gazette*, 5 de julio de 1762; *Boston Evening-Post*, 19 de noviembre de 1759.

118

Choice Saltatudas Salt to be Sold on Board the *Big, Mc Phaedri*, now laying at the Long-Wharff. Enquire of *William Hunt*.

To be SOLD by *John Tweedy*, CHOICE SALTERTUDA SALT, just imported in the Sloop *Lydia*: Also Beef by the Barrel.

TO BE SOLD, Best Saltertuda and Anguilla Salt, by the large or smaller Quantity, red Clover Grass Seed, choice good French Indigo, Tilloch's Snuff, white Beans by the Bushel, and sundry Sorts of English Goods, By *Job Bennet*, who desires all Persons that are indebted to him, either for Tickets in the Market-House Lottery, or any other Way, to settle with him soon. N. B. A few Tickets of the Fourth Part of the Sixth Class to be sold.

TO BE SOLD by *Henderson Inches*, At his Warehouse near *Faneuil-Hall*, Choice Saltertuda Salt, likewise the best of Cordage and Cables of all Sizes.

Choice Saltertuda Salt, just landed, to be Sold by the single Hoghead, or larger Quantity: Inquire of *William Torrey, jun.* at his House near the Draw-Bridge.

JOHN CHANNING, At the Locust Stump, Takes in Flax-Seed, for which he pays Cash, Saltertuda and Liverpool Salt, or European Goods. He has a large Assortment of European and India GOODS, which he sells at the lowest Rates for Cash. He has also choice VINEGAR for Pickles, by the Keg or Gallon;—and Madeira, Teneriffe, Lisbon and sweet WINE,—also Rum and Molasses, by the Gallon.

John White, jun. Has to SELL, The best of Saltertuda SALT, and Grenada RUM. Salem, Dec. 20, 1773

GOOD Saltertuda SALT, exchanged for FLAX-SEED, Bushel for Bushel, by *BENJAMIN HENSHAW*, at Middletown, or Rocky-Hill; who will give other West-India or English Goods for Flax-Seed. N. B. Said Henshaw desires all indebted to him, more than 6 Months, to pay him in Flax-Seed, Pork, Beef, Grain or Cash, soon, or they may expect to be sued at November Court, without further Notice. Middletown, October 1, 1766. 95

TO BE SOLD by *AMOS HOSFORD*, in Middle-town, in the parish of Worthington, the best of Rock and Saltertuda SALT: Also, Dutch Spinning Wheels, made by a workman. Dec. 22, 1778.

TO BE Sold by *Benjamin Dolbear*, a Quantity of Bunches of Onions, Connecticut Barrel Pork, Hogheads of Stone Lime, and the best of Saltertuda Rock Salt.

³¹ *New-Hampshire Gazette*, 19 de enero, 1759; *Pennsylvania Gazette*, 8 de febrero, 1759. Otra anécdota que indica lo presente que estaba La Tortuga en la cotidianidad de Nueva Inglaterra data del de 1711, cuándo en la madrugada del 10 de agosto fueron avistados siete u ocho barcos aproximándose al puerto de Boston. Como Inglaterra estaba en plena Guerra de la Sucesión Española, se sonó la alarma de un posible ataque y el castillo fue reforzado con 500-600 hombres y los barcos fueron armados y alistados. Alrededor de la una de la tarde llegó un nuevo reporte indicando que era una falsa alarma ya que en realidad eran sólo cinco embarcaciones de las cuales cuatro venían llegando de Saltertuda (*Boston News-Letter*, 6 al 13 de agosto de 1711).

Tabla 4. Lista de los nombres de La Tortuga recopilados de fuentes documentales, 130 de los cuales son exclusivamente exónimos en inglés

La Tortuga	La Tortuguilla	La Tortue	Ile aux Tortues	La Tortue Saleé
La Tortille	Turtle Island	Tortuga	Tortugas	Toxtuga
Tortugo	Tortoga	Tortogos	Tortoogoes	Tortuda
Tortudas	Tortudos	Tortaga	Torguga	Torruga
Torlaga	Tortilla	Tertuga	Tertugas	Tertugos
Tertuda	Tertudas	Tertudos	Tertudes	Terguta
Turtuda	Turtooda	Turtoodas	Turtugas	Turtugoes
Tartuga	Tartugus	Tartudas	Tartudos	Tartooda
Tartoodas	Tartoudies	Tartudy	St. Tortuga	Tortuga Salada
Tortuga seladas	Salt Tortuga	Salt Tortugas	Sal Tortuga	Sal Tortugas
Salt Tortugo	Salt Tortugos	Salt Tortogo	Salt Tortoga	Sal Tortudas
Salt Tortudas	Salt Tortoodas	Salt Tortoodus	SalTortuga	Salttortuga
Saltortuge	Saltortuga	Saltortugas	Saltortuda	Saltordudos
Saltodudos	Saltotudoes	Salt Tertuda	Salt Tertudas	Sal Tertudas
Salt Tertudos	Salt Tertudoes	Salt-Terrudos	Saltertuga	Saltertugas
Saltertuda	Saltertudas	Saltertudos	Saltertudo's	Saltertudes
Saltertudoes	Saltertoodas	Saltertoodos	Salterruda	Saltetuda
Saltetudas	Saltetudos	Saltetudo's	Saltetudeous	St. Turtuda
Salt Turtuga	Salt Tudas	Salt Tudeas	Salta Tuda	Salta Turga
Salta Turge	Salta Tudas	Salturtuga	Salturtuda	Salturtudas
Salturtudoes	Salturtootha	Salt Tartuga	Sal-Tartugas	Salt Tartugus
Salt Tartugos	Salt Tartuda	Salt Tartudas	Salt-Tartoodas	Salt Tartoodus
Salt Tatuga	Salt Taboodas	Salt-Tarbooda	Saltartuda	Saltatuda
Saltatudas	Saltatude	Saltatudes	Saltatudos	Saltatudoes
Saltatodoos	Saltatudoos	Saltatoodos	Saltatudies	Saltatudis
Saltituda	Saltitudas	Saltitudos	Saltitudo's	Saltitudes
Saltitudoes	Saltitudus	Saultitudas	Salfado	

Las embarcaciones salineras, los capitanes y sus tripulaciones

Hasta ahora sólo hemos mencionado de pasada los tipos de embarcaciones que atracaban en la salina de La Tortuga y la composición de sus tripulaciones. Las embarcaciones mercantes angloamericanas que cargaban sal en la isla eran relativamente pequeñas. Las cifras de tonelaje

derivadas de las NOSL para Massachusetts (Boston, Salem y Marblehead), Nuevo Hampshire (Piscataqua) y Nueva York indican que la carga media de los barcos que llegaban a esos puertos desde La Tortuga entre 1700 y 1775 era de 55 toneladas (véase la Tabla 2). En comparación con los buques oceánicos de más de 150 toneladas y tres mástiles que cruzaban frecuentemente el Atlántico, la mayoría de los barcos que llegaban a La Tortuga no eran más que pequeñas balandras, bergantines y goletas.

120 Un análisis de las NOSL también indica que, en promedio, estos barcos sólo llevaban siete marineros a bordo, incluidos el capitán y el maestro. El tamaño tan reducido de la tripulación conducía a una división del trabajo no tan claramente definida como en los barcos más grandes de la marina mercante inglesa y los navíos de la Marina Real británica, la mayoría de los cuales navegaban con cientos de hombres dispuestos en una estricta jerarquía.³² Es también importante notar aquí que los rígidos roles de género de los siglos XVII y XVIII, sumados a los peligros y dificultades de la vida en el mar, habrían hecho que prácticamente todos los marineros que navegaban hacia La Tortuga fueran hombres. Las pruebas documentales y materiales no hablan sobre la presencia de mujeres aventureras en La Tortuga, ya sea haciéndose pasar por hombres, o por esposas o concubinas llevadas por los capitanes.³³ Sin embargo, no se puede descartar que las mujeres estuvieran presentes en la isla en raras ocasiones.

³² N. A. M. RODGER, *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy* (Londres: William Collins, 1986).

³³ Para estudios sobre mujeres marineras, véase: Linda Grant DE PAUW, *Seafaring Women* (Boston: Houghton Mifflin, 1982); Dianne DUGAW, "Female Sailors Bold: Transvestite Heroines and the Markers of Gender and Class", *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700–1920* (Johns Baltimore: Hopkins University Press, 1996); Haskell SPRINGER, "The Captain's Wife at Sea", *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700–1920* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1996).

Las NOSL, y en menor proporción los periódicos del siglo XVIII, no solo documentan los nombres de las embarcaciones que traían sal de La Tortuga, sino también han revelado las identidades de cientos de capitanes que llegaron a La Tortuga entre 1688 y 1775. Aunque esta amplitud de datos requiere un estudio futuro más detallado, ofrezco aquí algunos rostros de capitanes que navegaron a La Tortuga durante el siglo XVIII (Figura 3). Sabemos que los capitanes que atracaron en la salina tortuguense pertenecían a diversos grupos de edad: algunos eran tan jóvenes como John Green de Salem, que navegó a la isla en 1714 a la edad de 19 años, y de nuevo en 1716 a los 21 años.³⁴ Entre los capitanes de mayor edad se encuentran Isaac Woodbury de Salem, que navegó a La Tortuga en 1699 a la edad de 54 años, y El[i]ezer Lindsey [Lynsey] de la misma ciudad, que navegó en 1702 con 56 años, y luego una última vez en 1715 teniendo 69 años.³⁵ Aunque el registro documental no permite conocer las edades de todos los capitanes que navegaron a la isla, la edad media obtenida a partir de una muestra de 53 nombres, fue de 35 años para los capitanes que navegaron a la isla entre 1688 y 1721, y, como hemos visto, algunos hicieron la travesía varias veces.³⁶ A los 35 años de edad, un capitán de mar ya habría acumulado una experiencia marítima considerable, teniendo en cuenta que podría haber comenzado en el negocio como un grumete, ascendiendo a través de los años en las filas a bordo de los pequeños barcos mercantes.

³⁴ C.O. 1/738, 5/848.

³⁵ C.O. 33/13.

³⁶ Las edades de los capitanes provienen de la excelente base de datos en línea de Vince Walsh y Daniel Vickers sobre los marineros de Salem de los siglos XVII a XIX, que crearon para su publicación *Young Men and the Sea*. La base de datos puede consultarse gratuitamente en <https://www.mun.ca/mha/holdings/yms/yms.php>.

Figura 3. Retratos de tres capitanes de Salem que navegaron a La Tortuga en busca de sal en el siglo XVIII (Harriet Silvester TAPLEY, *Early Coastwise and Foreign Shipping of Salem: A Record of the Entrances and Clearances of the Port of Salem, 1750–1769*, [Salem: The Essex Institute, 1934], pp. 88, 192, 157).



Cap. James Buffinton
(1738-1775)
Capitán del *Tryal*

En La Tortuga en 1774

Cap. Edward Allen, comerciante
(1735-1803)
Capitán de bergantín *Hope*

En La Tortuga prob. en 1764

Cap. William Bartlett
(1741-1794)
Capitán del bergantín *Charlotte*

En La Tortuga en 1763

122

También es importante señalar que varios de estos capitanes eran capitanes y propietarios de sus propios barcos. Jonathan Gardner, de Salisbury, Massachusetts, que navegó a La Tortuga en 1753, era el capitán y propietario de la goleta *Two Brothers* de Salem; Samuel Dogget, de Pembroke, Massachusetts, navegó ese mismo año capitaneando su propia goleta *Lady Sophia*; Joseph Grafton capitaneó su goleta *Rebecca* de Salem en 1755; y David Glover era el capitán y propietario de la goleta *Neptune*, también registrada en Salem, en un viaje a La Tortuga en 1762.³⁷ Sin embargo, la mayoría de los capitanes eran contratados por un comerciante (o varios comerciantes) que tenían participación en el barco e intereses comerciales en el viaje. Estos hallazgos sugieren que los capitanes que navegaban a La Tortuga no eran una masa social homogénea, sino más bien de estatus socioeconómico y trasfondos

³⁷ C.O. 5/849, 5/850.

distintos. También es probable que algunos capitanes siguieran trayectorias profesionales distintas tras su paso por los puestos de mando de los barcos salineros. Aunque su estancia en La Tortuga podría no haber influido significativamente en su futura carrera, el ejemplo más notable es el de William Whipple quien llegó a ser firmante de la Declaración de Independencia de los Estados Unidos como representante de Nuevo Hampshire y capitaneó el bergantín *Elizabeth* de Piscataqua hasta La Tortuga en 1756.³⁸

La importante obra *Black Jacks* del historiador estadounidense W. Jeffrey Bolster ha sacado a la luz las vidas olvidadas de los marineros de color esclavizados en el mundo atlántico del siglo XVIII y sugiere que estos estuvieron presentes en muchas travesías marítimas.³⁹ Las pequeñas embarcaciones de Nueva Inglaterra que formaban el grueso de las flotas de Saltertuda estaban probablemente en su mayoría tripuladas por marineros blancos libres; sin embargo, esto no excluye que ocasionalmente hubiera marineros esclavizados a bordo. Aunque eran más comunes entre las tribulaciones de barcos caribeños, no eran tan infrecuentes en la Nueva Inglaterra del siglo XVIII; de hecho, en comparación con los barqueros de la costa, una mayor proporción de esclavizados en las colonias británicas de Norteamérica eran marineros de alta mar.⁴⁰ Dicho esto, hasta ahora no he encontrado ninguna mención

123

³⁸ Barbara McLean WARD, “The Moffatts of Portsmouth, New Hampshire, and the Caribbean”, *New England and the Caribbean* (Deerfield: The Dublin Seminar for New England Folklife Annual, 2008), 59-60. C.O. 5/967. El cómo estos capitanes negociaban sus relaciones sociales a través de las cosas materiales que traían a los campamentos a la orilla de la salina de La Tortuga – en lo que denomino una “taberna” al aire libre– se puede leer más a fondo en la siguiente publicación donde junto la abundante evidencia arqueológica con la documental: Konrad A. ANTCZAK, “‘Tavern’ by the Saltpan: New England Seafarers and the Politics of Punch on La Tortuga Island, Venezuela, 1682–1781”, *International Journal of Historical Archaeology*, 2015, volume 19, número 1, 159–187,

³⁹ Jeffrey W. BOLSTER, *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail* (Cambridge: Harvard University Press, 1997).

⁴⁰ BOLSTER, *Black Jacks...*, *ob. cit.*, 18-28; Wim KLOOSTER, “Subordinate but Proud: Curaçao’s Free Blacks and Mulattoes in the Eighteenth Century”, *New West Indian Guide*, 1994, volumen 68, número 3, 283-300; Clarence MAXWELL, “Enslaved

documental sobre marineros esclavizados entre las tripulaciones de Nueva Inglaterra que venían a La Tortuga. Pero, sí sabemos que había marineros esclavizados entre las tripulaciones de los barcos bermudeños que llegaban a Punta Salinas. De las cuatro menciones documentales encontradas, la más temprana data de marzo de 1709 y se refiere a un hombre bermudeño con el nombre de “Dick Negro”, propiedad del juez de paz Dickinson de la misma isla, que trabajaba a bordo del barco *Ruth* de James Basset junto con otros cinco hombres.⁴¹

124

A pesar de compartir el espacio a bordo, el trabajo y los peligros en el mar, las identidades sociales en los siglos XVII y XVIII estaban en gran medida condicionadas por la raza. El trato hacia un marinero esclavizado a bordo de un barco dependía de varios factores, incluyendo el contexto social colonial del cuál provenía (por ejemplo, de una ciudad grande como Boston o Filadelfia, o de una isla pequeña como Antigua o Bermuda), su nivel de educación o alfabetización, su experiencia marítima, sus habilidades, y por supuesto, la medida en la cual el capitán y su tripulación tenían o no prejuicios racistas y cómo los manifestaban.⁴² La variabilidad de estas experiencias de marineros esclavizados que llegaban a La Tortuga queda bien ilustrada por tres casos. El primero, una anécdota, nos llega de una carta de D. Francisco Fajardo enviada desde Cúpira al gobernador de Caracas en septiembre de 1775. Fajardo escribe:

En la boca de Tacarigua arribó un negro inglés en un bote, sin tener otra cosa que un remo y un pedazo de trapo por vela [...] Dice que se tiró huyendo del capitán, desde la Tortuga, isla española, que distará seis horas de navegación deste puerto y en ella están continuamente los ingleses haciendo sal [...].⁴³

Merchants, Enslaved Merchant-Mariners, and the Bermuda Conspiracy of 1761”, *Early American Studies*, 2009, volumen 7, número 1, 140-178.

⁴¹ MAXWELL, “Enslaved Merchants...”, *ob. cit.*, 146-147.

⁴² *Ibidem*, 93-96.

⁴³ Miguel ACOSTA SAIGNES, *La vida de los esclavos negros en Venezuela* (Caracas: Hesperides, 1967), 85.

El extracto, aunque breve, nos imprime la desesperación de este anónimo marinero esclavizado que se escapó de un barco en el que era propiedad. Dado que se fugó de La Tortuga en septiembre, es probable que no perteneciera a una tripulación de Nueva Inglaterra, ya que la Flota de Saltertuda solía cargar sal de febrero a mayo de cada año. Más bien, podría haber sido un tripulante de un barco antillano o bermudeño, muchos de los cuales desafiaban los riesgos de ir sin escolta navegando a la isla sin compañía y fuera de temporada. El marinero tomó la lancha del barco y se dirigió, en un intento desesperado, a las aguas desconocidas del Caribe venezolano, merodeadas por corsarios guipuzcoanos. Al parecer, el riesgo de una huida tan peligrosa y de un futuro incierto en territorio español era menor que permanecer en su embarcación, como mínimo en una condición de deshumanizante cautiverio y, posiblemente, sujeto a tratos crueles. También es posible que no huyera de un capitán especialmente despótico, sino que simplemente buscara la mejor oportunidad para conseguir su libertad. Una vez en La Tortuga, cerca de Tierra Firme, aprovechó su oportunidad. Tal vez este marinero esclavizado sabía que desde 1680 la Corona española había autorizado a las autoridades coloniales de América a dar libertad a aquellos esclavos que se fugaban a sus provincias de las colonias de las potencias protestantes rivales que “directamente vienen en búsqueda del bautismo” en la fe católica.⁴⁴ De hecho, a lo largo del siglo XVIII, cientos de curazoleños esclavizados escaparon de la isla neerlandesa a la Costa de Caracas para encontrar su libertad, obtener tierras y formar parte de la sociedad colonial española.⁴⁵

⁴⁴ Linda RUPERT, “Contraband Trade and the Shaping of Colonial Societies in Curaçao and Tierra Firme”, *Itinerario*, 2006, volumen 30, número 3, 45; Linda RUPERT, “Shaping an Inter-Imperial Exchange Zone: Smugglers, Runaway Slaves, and Itinerant Priests in the Southern Caribbean”, *The [Oxford] Handbook of Borderlands of the Iberian World* (Oxford: Oxford University Press, 2019); Ermilia TROCONIS DE VERACOECHEA, ed., *Documentos para el estudio de Los esclavos negros en Venezuela* (Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1969), 222, documento n° 48.

⁴⁵ *Idem*.

El segundo relato añade más dimensión a la corta anécdota anterior, ofreciendo otro caso de una fuga de esclavizados de La Tortuga. A principios de agosto de 1768, James y Henry, un mulato (*mustee*) y un negro, fueron aprehendidos en un “botecillo” en la boca del río Tuy por corsarios guipuzcoanos de la balandra *Nuestra Señora de Aránzazu* capitaneada por Joaquín de Rivas, siendo llevados a La Guaira y puestos en prisión.⁴⁶ Los autos indican que al ser interrogados por los corsarios, los dos hombres dijeron que habían venido a Tierra Firme en búsqueda de tabaco para fumar y agua porque estaban faltos de ella, pero cuando los subieron a la *Aránzazu* confesaron que se habían fugado de la balandra “inglesa” (bermudeña) en la cual vinieron para cargar sal en La Tortuga. En sus testimonios aseguran que eran bermudeños libres, James que estaba casado y Henry que había nacido en libertad, y que se fugaron de La Tortuga una noche que su capitán estaba borracho, ya que este les maltrataba y daba poco de comer. A mediados de septiembre, el capitán bermudeño William Place⁴⁷ envió desde La Tortuga una carta a Caracas, exponiendo que los hombres apresados eran su propiedad y pidiendo o que se los devolvieran a La Tortuga, o que, en todo caso, el pudiese venir en persona a presentar su alegato. El último documento existente, fechado 17 de noviembre, es una carta que se habría de enviar al capitán Place en La Tortuga (quien seguramente ya no estaba en la isla) en una de las “canoas pescadoras que del puerto de La Guaira” iban a la isla, pidiéndole que comparezca ante el juez con los instrumentos y justificativos de que James y Henry eran sus esclavos. Cómo termino el caso, sólo podemos especular, pero pareciera improbable que hayan sido devueltos a su dueño que ya se había marchado de la isla hace meses.

⁴⁶ Autos hechos de oficio de justicia a dos esclavos que vinieron huyendo de la isla de La Tortuga, ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, Judiciales 10-11-110, folios 1-12, fechas de agosto a noviembre de 1768. Quisiera agradecer a Olga González Silen por ayudarme a localizar estos documentos, a Consuelo Andara de la ANH por gestionar su digitalización y a Zully Chacón y Carole Leal por su ayuda.

⁴⁷ Este era probablemente el mismo capitán que unos años más tarde, en junio de 1772, entró al puerto de Filadelfia procediendo de La Tortuga (*Pennsylvania Packet*, 8 de junio de 1772).

Es posible que el juez haya invocado el mandato de libertad a esclavos fugitivos de 1680, aunque ambos hombres claramente testificaron que eran protestantes, y al parecer no sabían que para ser libres debían bautizarse en la fe católica.

La única otra mención de marineros esclavizados en la isla proviene de un ataque de corsarios guipuzcoanos en 1766 que resultó en la detención de tres embarcaciones bermudeñas y sus tripulaciones, una de las cuales era la balandra *Polly* capitaneada por Benjamin Stiles. Cuando los corsarios atacaron, la flota se dispersó, y, en la ráfaga de disparos de cañón que siguió, según el maestro de la balandra Daniel Keele,

[...] habiendo cinco marineros negros a bordo de dicha balandra [de Keele] que tenían más miedo de caer en manos de los piratas que los blancos, tan pronto como vieron que era probable que los hicieran cautivos, saltaron por la borda para nadar hasta la orilla, todos los cuales el declarante [Keele] ha sido informado desde entonces por algunos de los citados negros desde su regreso a estas islas [Bermudas], llegaron a la orilla excepto uno (llamado Daniel, un esclavo propiedad de un tal George Chaplin de estas islas) que se ahogó.⁴⁸

127

Varios elementos de la narrativa de Keele son llamativos. El primero es el hecho de que los marineros esclavizados de las Bermudas tenían tanto miedo de los corsarios guipuzcoanos que preferían una arriesgada y mortal huida nadando que caer en sus manos. De hecho, una vez apresados y confiscados como mera mercancía, estos marineros esclavizados no habrían tenido los mismos derechos en manos españolas que tenían los esclavos fugitivos que huían por su propia cuenta a Tierra Firme. Por

⁴⁸ “[...] there being five Negroe Sailors on Board his [Keele’s] said Sloop who were more fearful of falling into the hands of Pirates, than White Persons were, as soon as they saw they were likely to be made Captives, jumped overboard in order to Swim to the Shore, all which the Deponent [Keele] hath been since informed by some of the said Negroes since his the Deponents return to these Islands [Bermuda], got on Shore except one (by the name of Daniel, a Slave the property of one George Chaplin of these islands) who was drowned” (“Minutes of His Majesty’s Council”, documentos, 7 de octubre de 1766, Bermuda, *Bermuda Journal of Archaeology and Maritime History*, 1996, volumen 8, 220).

esta razón, muchos capitanes bermudeños expidieron a sus marineros esclavos certificados de libertad que los manumitían retroactivamente, por lo que no podían ser vendidos por los corsarios ibéricos o franceses, sino retenidos como prisioneros de guerra.⁴⁹

Lo que resulta más sorprendente de este relato es que los marineros esclavizados prefirieran no aprovechar lo que pareciera una excelente oportunidad para buscar su libertad, como lo hicieron James y Henry del relato anterior. Aunque estaban varados en la desértica La Tortuga, a más de 2.300 km de las Bermudas (y a sólo 100 km de tierra firme venezolana), y a pesar de las dificultades, se empeñaron, y consiguieron regresar a las Bermudas. Unos cuatro meses más tarde, el 26 de mayo, a mitad de camino entre la isla danesa de Saint Croix y Bermuda, el capitán Brownlow de Barbados habló con el capitán Bascome de Saint Croix que se dirigía a las Bermudas con “algunos negros” a bordo, “pertenecientes a los barcos que fueron tomados por los españoles en Saltertuda, que saltaron por la borda, cuando fueron tomados, y nadaron hasta la orilla, en el intento, varios se ahogaron”.⁵⁰ Es probable que los cuatro marineros negros restantes se vieran obligados a sobrevivir en la agreste isla La Tortuga durante semanas o incluso meses tras el ataque guipuzcoano, hasta que presumiblemente fueron llevados a Saint Croix en un barco salinero, posiblemente haciendo escala en otras islas de las Antillas Menores. Su sorprendente afán por volver a la esclavitud en las Bermudas es un claro indicio de que sus vidas allí eran de alguna manera mejores que las de muchos marineros de color, hasta el punto de que preferían la esclavitud bermudeña a un incierto futuro en libertad en tierras españolas. Esto puede deberse a que muchos marineros bermudeños esclavizados se sentían más cómodos en las Bermudas donde tenían fuertes lazos

128

⁴⁹ Michael JARVIS, “Maritime Masters and Seafaring Slaves in Bermuda, 1680–1783”, *William and Mary Quarterly*, 2002, volumen 59, número 3, 614.

⁵⁰ “[...] belonging to the Vessels that were taken by the Spaniards at Saltertuda, who jumped overboard, when they were taken, and swam ashore, in attempting which, several were drowned” (*New-York Gazette*, 26 de mayo de 1766).

familiares, competencia limitada de negros libres en comparación con las colonias continentales, y acceso predilecto a los movidos mercados de los puertos del mundo atlántico con su diversidad de productos. Además, en las Bermudas también podían reclamar los salarios y las ganancias de negocios que hacían en dichos puertos con el apoyo legal de sus amos.⁵¹

Como vemos bien en esta anécdota, los marineros bermudeños esclavizados estaban sujetos a una institución de esclavitud distinta – aunque no menos inhumana– en su isla y a bordo de las embarcaciones de sus amos. De todas maneras, a pesar de este asombroso relato y la peculiar realidad en la cual se desenvolvían muchos marineros esclavizados de esa isla los dos primeros casos de fuga indican que los tratos crueles hacia marineros esclavizados a bordo de embarcaciones bermudeñas no eran una rareza y por lo menos tres tripulantes buscaron su libertad en tierras españolas durante el siglo XVIII. Al fin hacemos bien al no romantizar las duras vidas de estos hombres sino atender la advertencia del historiador Kevin Dawson quien alerta que, “el océano ofrecía oportunidades que se negaban en tierra, pero la esclavitud marítima era un amo cruel”.⁵²

129

Duro cristal del viento: La cosecha de sal en la salina de La Tortuga

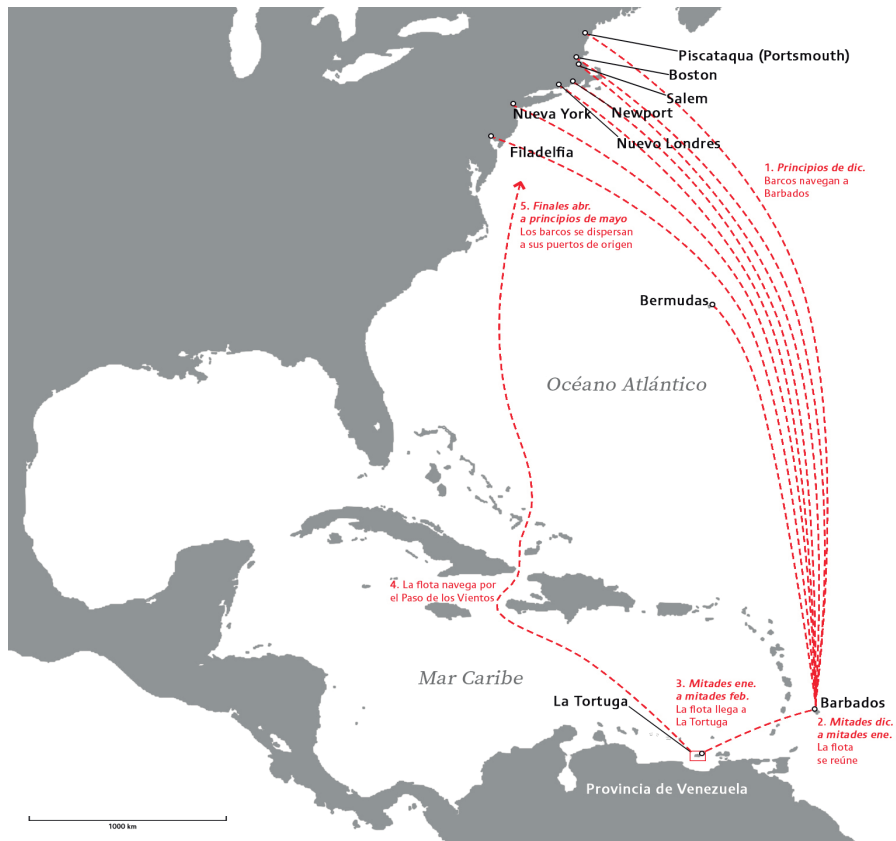
Los barcos mercantes que se dirigían a La Tortuga solían salir de la costa de Nueva Inglaterra a principios de diciembre para reunirse en Barbados entre mediados de diciembre y mediados de enero (Figura 4). Esto permitía que embarcaciones de otras islas de las Antillas y aquellas que estaban rezagadas tuvieran tiempo de alcanzar a la flota en Barbados durante los días o semanas que pasaba en el puerto antes de partir hacia La Tortuga. Allí los capitanes vendían las mercancías que traían

⁵¹ Michael JARVIS, “Maritime Masters and Seafaring Slaves in Bermuda, 1680–1783”, pp. 608–613; MAXWELL, “Enslaved Merchants...”, *ob. cit.*, 147–150.

⁵² Kevin DAWSON, “Enslaved Ship Pilots in the Age of Revolutions: Challenging Notions of Race and Slavery between the Boundaries of Land and Sea”, *Journal of Social History*, 2013, volumen 47, número 1, 91.

consigo, que a menudo incluían provisiones vitales para la isla como pescado salado, madera, duelas, tejas, aros de barril, aceite de ballena, velas, manzanas, cebollas y caballos.⁵³ En Barbados, algunos barcos no sólo cargaban lastre, previendo que colmarían sus bodegas con sal en La Tortuga, sino también aprovechaban de embarcar melaza, azúcar, limas y ron para su viaje de regreso.⁵⁴

Figura 4. Mapa que muestra la travesía anual de las flotas de Saltertuda dirigiéndose, vía Barbados, a La Tortuga por la sal y luego regresando en primavera a Nueva Inglaterra



130

⁵³ C.O. 33/13, 15. En 1764, la balandra *Gull*, de Nuevo Londres (Connecticut), navegó a Barbados con ocho caballos. Al año siguiente, navegó con duelas, tejas, aros de barril y ladrillos, entre otras mercancías esenciales para las plantaciones de Barbados (Ship papers of the Sloop *Gull* 1761–1765, VFM 1450, Manuscripts Collection, G. W. Blunt White Library, MYSTIC SEAPORT MUSEUM, Inc.).

⁵⁴ C.O. 5/849, 850, 851, 967, 969.

Es importante notar también que algunos capitanes recibían instrucciones específicas de contratar mano de obra extra en Barbados para la ardua cosecha de sal que se avecinaba y de tener a su tripulación “con salarios elevados”.⁵⁵ Una vez que la Flota de Saltertuda se había reunido, y un buque de la Marina Real británica –o en algunos casos un barco armado privado– estaba listo para escoltarlos, todas las embarcaciones zarpaban hacia La Tortuga a mediados de enero.

Cómo ya hemos visto, la empresa salinera angloamericana en La Tortuga era considerablemente mayor en cuanto a producción total de sal, más longeva y mucho más importante para el imperio británico y sus colonias del mundo atlántico que lo que era la efímera empresa neerlandesa en la misma salina para los Países Bajos durante la década de los 1630s. Sin embargo, a diferencia del intensivo y semiindustrial cultivo de la sal neerlandés –donde la salina de La Tortuga fue “labrada a mano” e incluía acequias, bombas, caminos entablados, eras (estanques de evaporación), y un muelle– los angloamericanos eran mucho menos proactivos en los procesos de la salina y su gestión se limitó solamente a la recolección de la sal marina cristalizada naturalmente bajo una intervención y manejo mínimos.⁵⁶ La manipulación angloamericana del entorno físico de las salinas fue escasa y su dependencia del proceso natural de la cristalización de la sal fue casi total. Se carece de pruebas arqueológicas directas de la época angloamericana que indiquen modificaciones antropogénicas en la salina, es decir, en ésta no existen estructuras (diques, estanques, canales, etc.) de ningún tipo. Lo que sí llama la atención es que las investigaciones arqueológicas no revelaron ni un solo fragmento de cerámica, vidrio,

⁵⁵ Richard PARES, *Yankees and Creoles*, 20. Las NOSL de 1716 corroboran esta práctica ya que varios barcos arribaron a Barbados ese año tenían un tripulante menos que cuando entraron posteriormente en el puerto de Salem después de haber estado en La Tortuga (C.O. 33/15; C.O. 5/848).

⁵⁶ Antonelli (1934 [1633]: 137–138). Para más detalle, ver: Andrzej T. ANTCZAK, Konrad A. ANTCZAK y Maria Magdalena ANTCZAK, “Risky Business: Archaeology of the Dutch Salt Enterprise on La Tortuga Island Venezuela (1624–38)”, *Post-Medieval Archaeology*, 2015, volumen 49, número 2, 165-191.

metal o hueso dentro del perímetro de la salina. Esto sugiere un estricto régimen de orden que mantenía la basura de los campamentos bien alejada de las zonas donde se rastrillaba y empacaba la sal.

Cuando la Flota de Saltertuda llegaba a la isla, los capitanes dividían la salina según el tonelaje del barco y, dependiendo del clima, las tripulaciones podían rastrillar, empaquetar y cargar sal durante varias semanas, y llegando a estar hasta 41 días.⁵⁷ En algunos casos, parece que los marineros esperaban a que la sal volviera a cristalizar en la salina para realizar un “segundo rastrillado”.⁵⁸ El antes mencionado naufrago inglés Henry Pitman, que en 1687 sobrevivió en La Tortuga durante varios meses, tuvo tiempo suficiente para observar el proceso natural mediante el cual se formaba la sal en la salina de La Tortuga y lo describió con mucha perspicacia:

En el lado sur, cerca del extremo este, están las salinas o estanques de sal; de donde se trae la sal; que se hace así. El agua de mar o salada penetra a través de la playa, y desborda una gran llanura de dos o tres millas de circunferencia, casi un pie de profundidad; donde, por el calor abrasador del sol, la parte acuosa delgada se exhala, y la parte salina se coagula en sal cristalina blanca pura.

132

⁵⁷ William BROWNRIFF, *The Art of Making Common Salt* (Londres, 1748), 24-28. Al menos en una ocasión se ordenó al *H.M.S. Gosport* capitaneado por Henry Crofts que no permaneciera en Barbados más de seis días, sino que se dirigiera a La Tortuga con los barcos mercantes que le acompañaban y permaneciera en la isla “para vigilar a los barcos que vinieran a cargar sal allí hasta el 10 de marzo” (COUNCIL OF MASSACHUSETTS BAY, 10 de diciembre de 1701, Charlestown, “Minutes of Council of Massachusetts Bay”, *Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies: Volume 19, 1701*, [London: Her Majesty’s Stationery Office, 1910], 669-670). En 1768, un capitán mencionó que junto con otros barcos habían estado 41 días recolectando sal en la isla (esta información debe tomarse con cautela ya que podría haber sido exagerada debido a que la sal del barco de este capitán fue incautada ilegalmente por una escolta de la Marina Real en la isla) (*Boston News-Letter*, 12 de mayo de 1768). Dos años antes, los barcos de las Bermudas y de las Antillas Menores habían estado recogiendo sal en la isla durante 10 días desde su llegada el 4 de enero de 1766, cuando fueron atacados por corsarios guipuzcoanos (“Minutes of His Majesty’s Council”, *Bermuda Journal of Archaeology...*, *ob. cit.*, 212).

⁵⁸ ANÓNIMO, “Extract from a Letter”, 23 de marzo, Islas Turcas, *Political Register and Impartial Review of New Books*, Vol. 3 (Londres: H. Beevor, 1768), 90.

Y como hay un suministro continuo de agua salada del mar, el sol continúa exhalando y coagulando, hasta que todas las salinas están profundamente cubiertas de sal; de modo que todo lo que tienen que hacer, es sólo rastrillarla, y llevarla a bordo.⁵⁹

Para reiterar, la gestión angloamericana del proceso de cristalización natural era casi inexistente. Los angloamericanos no invertían ni dinero, ni tiempo o esfuerzo en la construcción de diques, canales o cualquier otra infraestructura en la salina, sino que se limitaban a utilizar rastrillos, palas, carretillas y sacos para recoger y empacar la sal que hallaban allí.⁶⁰ Estos marineros dependían únicamente de los caprichos del clima y las mareas para favorecer o perjudicar su empresa. Entre marzo y junio, los fuertes vientos alisios coincidían con las mareas más bajas del año, y junto a las altas temperaturas, los días más largos, y una precipitación mínima que resultaba en una baja humedad ambiental, creaban una valiosa ventana de oportunidad en La Tortuga, ideal para la cosecha de la sal marina.⁶¹ Cuando las lluvias asolaban la salina y la sal no cristalizaba (probablemente a raíz de una temporada descomunal de huracanes

⁵⁹ “On the south side, near the east end, are the salinas or salt ponds ; from whence the salt is brought; which is thus made. The sea or salt water penetrates through the beachy banks of the sea, and overflows a large plain of two or three miles circumference, nearly a foot deep ; where, by the scorching heat of the sun, the thin aqueous part is exhaled, and the saline part is coagulated into pure white crystalline salt. And because there is a continual supply of salt water from the sea, the sun continues exhaling and coagulating, until the whole salinas is deeply covered over with salt ; so that all they have to do, is only to rake it together, and carry it aboard” (Henry PITMAN, “A Relation of the Great Sufferings and Adventures of Henry Pitman, Chirurgeon to the Late Duke of Monmouth”. En *An English Garner: Stuart Tracts 1603-1693*. Westminster: Archibald Constable and Co., 1903 [1689], 453).

⁶⁰ “Minutes of His Majesty’s Council”, *Bermuda Journal of Archaeology...*, *ob. cit.*, 208, 211, 219.

⁶¹ Para leer una explicación más detallada de la manera en la cual se cultivaba la sal con la ayuda de un perfecto balance de factores químicos, bióticos, climáticos y marinos, ver: Konrad A. ANTCZAK, *Islands of Salt: Historical Archaeology of Seafarers and Things in the Venezuelan Caribbean, 1624–1880* (Leiden: Sidestone Press, 2019), 165-191; Konrad A. ANTCZAK, “Cultivating Salt: Socio-Natural Assemblages on the Saltpans of the Venezuelan Islands, Seventeenth to Nineteenth Century”, *Environmental Archaeology*, 2018, volumen 23, número 1, 56–68.

atlánticos), como ocurrió en 1687, los barcos angloamericanos regresaban a Nueva Inglaterra vacíos.⁶²

Es, de hecho, por esta falta de gestión activa de la salina que su producto era de tan baja calidad. Esta sal se cristalizaba espontáneamente junto con otros numerosos minerales del *nigari* (la solución asociada a la salmuera que normalmente se desechaba) lo que la hacía poco apetecible y fogosa; además, al rastrillar las costras de sal que los marineros ya encontraban cristalizadas en la salina, inevitablemente dejaban que en ésta se colaran la arena, las piedras, hojas y otras impurezas que no estarían presentes si la sal fuera cultivada con atención y esmero.⁶³ Pero, como ya sabemos, la finalidad de esta sal tan burda –usada para salar el pescado de desecho que alimentaba a los esclavos de las plantaciones azucareras del Caribe– justificaba para los angloamericanos la falta de inversión en la salina y el casi nulo empeño invertido en su producción. Su propósito explícito era obtener sal gratuita y de baja calidad.

Es así que, una vez colmadas las bodegas de los barcos, el cloruro de sodio iniciaba su itinerario hacia el norte mientras la flota navegaba por el Paso de los Vientos. Al norte de las Bermudas se dispersaban, cada embarcación a su puerto de origen, y a finales de abril y principios de mayo de casi cada año, estos barcos llegaban con la sal necesaria para la pesca primaveral de Nueva Inglaterra (Figura 4).⁶⁴ A finales de año zarparían nuevamente, pasando por Barbados y peregrinando una vez más a la inhóspita pero sumamente provechosa salina de La Tortuga.

⁶² ANÓNIMO, *Report of a French Protestant Refugee in Boston*, Traducido por E. T. Fisher. Brooklyn, 1868, 41.

⁶³ Así mismo lo afirmaba una historia general de las manufacturas en Estados Unidos publicada en 1864: “Gran parte de la sal obtenida en estas islas [Tortugas] era el producto de la cristalización espontánea, y [...] fue recogida por las tripulaciones americanas sin otros gastos” [Much of the Salt obtained from these islands [Tortugas] was the product of spontaneous crystallization, and (...) was collected by American crews without other expense] (J. Leander BISHOP, Edwin T. FREEDLEY y Edward YOUNG, *A history of American manufactures, from 1608 to 1860: exhibiting ... Volume I*, [Edward Young & Co.: Philadelphia, 1864], 288).

⁶⁴ MCFARLAND, *The History of the New...*, *ob. cit.*, 97; Richard PARES, *War and Trade in the West Indies, 1739–1763* (Londres: Taylor & Francis, 1963), 631.

Una Flota legal pero asediada

Ahora bien, la creación de la flota anual de Saltertuda en los albores del siglo XVIII no garantizaba ni un viaje tranquilo a La Tortuga, ni una recolección de sal sin incidentes en su salina o un regreso seguro a Nueva Inglaterra. Las flotas seguían siendo un blanco apetecible, especialmente para los corsarios de la Corona española. El verano siguiente a la firma de la Paz de Utrecht en 1713, que marcó el final de la larga Guerra de Sucesión Española, al menos tres embarcaciones de Boston que cargaban sal en La Tortuga, incluido el barco *Marlborough* de 24 piezas de artillería, fueron capturadas por un corsario “español”, comisionado por el Gobernador de Santo Domingo. Sus tripulaciones fueron acusadas de cargar sal ilegalmente en la isla española.⁶⁵ Este incidente planteó la necesidad explícita por parte de los británicos de negociar con España el acceso legal y seguro a la sal de La Tortuga ya que, en palabras del comerciante angloamericano Thomas Banister a los Señores de Comercio y Plantaciones, “No tenemos sal propia, sino que nos vemos obligados a traerla anualmente de Saltertuda [...] los ingleses, durante un largo período de años, han cargado allí constantemente grandes flotas”.⁶⁶

135

La reina Ana estaba muy al corriente de la cuestión y de la importancia de la sal de La Tortuga para las colonias británicas de Norteamérica, como lo atestigua una de las diversas cartas que le enviaron funcionarios de Nueva Inglaterra y de Whitehall (Figura 5). Dos años después de la firma de la paz, el estatus legal de la carga angloamericana de sal en la isla cambió de la vaga informalidad anterior a un artículo oficial en el Tratado

⁶⁵ “Address of the Governor, Council and Assembly of the Massachusetts Bay to the Queen”, carta, 3 de diciembre de 1713, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, July, 1712–July, 1714* (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1926), 256; *Boston News-Letter*, 29 de junio al 6 de julio de 1713.

⁶⁶ “Salt we have not of our own, but we are oblig’d to fetch it yearly from *Saltertuda* [...] the English for a long Course of Years, have constantly loaded great Fleets there” (Thomas BANISTER, *A Letter to the Right Honourable the Lords Commissioners of Trade & Plantations; or, A Short Essay on the Principal Branches of the Trade of New-England*, [Londres, 1715], 9-10).

de Comercio de 1715 firmado en Madrid que concedía a Gran Bretaña un acceso libre e ininterrumpido a la salina española:

ARTÍCULO III

Libertad para recoger sal en la Isla de Tortudos.

Su Majestad Católica permite a dichos súbditos [de Gran Bretaña] recoger sal en la Isla de Tortudos, habiendo gozado de ese permiso en tiempo del Rey Carlos II, sin Interrupción.⁶⁷

136

Este artículo fue una victoria crucial para los angloamericanos en las colonias y para los británicos en la madre patria. Se debió en gran parte a los esfuerzos del negociador inglés George Bubb, quien comentó que este punto le había causado tantos problemas como si hubiera exigido una provincia española entera.⁶⁸ Siendo el tercero de los siete artículos del tratado, esta cláusula demuestra la importancia vital de la sal de La Tortuga para las colonias de Nueva Inglaterra y los extremos diplomáticos a los que estaban dispuestos llegar los británicos para obtener un derecho formal a cargar el vital mineral allí.⁶⁹ Este mismo artículo se reiteró después en el artículo V del Tratado de Comercio de 1750, tras la Guerra del Asiento.⁷⁰

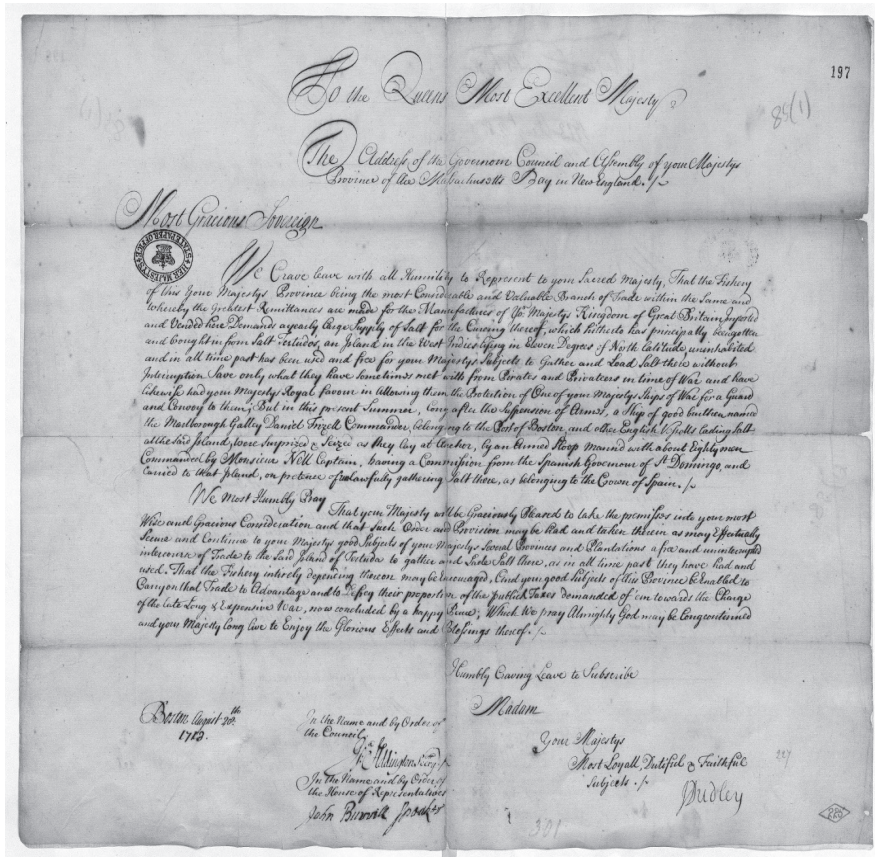
⁶⁷ “ARTICLE III. Freedom to gather Salt in the Island of Tortudos. His Catholic Majesty allows the said subjects [of Great Britain] to gather salt in the Island of Tortudos, they having enjoyed that permission in the time of King Charles the IInd, without Interruption” (Sir Edward HERTSLET, *Treaties and Tariffs Regulating the Trade Between Great Britain and Foreign Nations, etc. Part V, Spain*, [Londres, 1878], 82).

⁶⁸ MCLACHLAN, *Trade and Peace...*, *ob. cit.*, 70.

⁶⁹ La isla tenía tal importancia comercial para los británicos que, en 1720, la idea de un “colonización efectiva” [effectual settling] de La Tortuga y de “Blanco” (la isla venezolana de La Blanquilla) se planteó en el Parlamento británico, pero pronto fue abolida y declarada ilegal (Charles MACKAY, *Memoirs of Extraordinary Popular Delusions*, [Londres, 1841], 94-95; PARLIAMENTARY DEBATES, *A Collection of the Parliamentary Debates in England, from the Year 1668–1741, Volume 7*, [1741], 336).

⁷⁰ HERTSLET, *Treaties and Tariffs Regulating...*, *ob. cit.*, 87.

Figura 5. Discurso del Gobernador, Consejo y Asamblea de la Bahía de Massachusetts a la Reina, Boston, 28 de agosto 1713, relacionado con Tertudas (C.O. 5/751. Nos. 85, 85 i).



Según mis investigaciones, durante el siglo XVIII, la Flota de Saltertuda navegó un mínimo de 26 veces bajo la escolta de un buque de guerra de la Marina Real británica (Tabla 5). La mayoría de las veces, el barco del convoy era un navío de sexta (de 20 a 24 cañones) o de quinta fila (de 32 a 44 cañones), y en ocasiones un navío de cuarta fila (de 50 a 60 cañones).⁷¹ Como ya lo he indicado anteriormente, el registro documental es, sin embargo, muy fragmentario, y los únicos años entre 1700 y 1776

⁷¹ Rif WINFIELD, *British Warships in the Age of Sail 1817–1863: Design, Construction, Careers and Fates* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2014).

en los que se sabe con certeza que ningún barco mercante regresó de La Tortuga a Nueva Inglaterra son 1703, 1729, 1738 y 1745 (Tabla 2). La explicación de tales años pudo haber sido la guerra (1703 y 1745) o un mal tiempo excepcional que arruinó la sal de las salinas. Es muy probable que algún tipo de barco de escolta, ya sea naval o de encargo privado, vigilara la flota de Saltertuda todos los años desde 1700 hasta finales de la década de 1760. De hecho, durante múltiples años, a finales del otoño se publicaban numerosos anuncios en los periódicos de Nueva Inglaterra ofreciendo protección para el viaje a La Tortuga (Figura 6). Este fue el caso del *H.M.S. Scarborough* en noviembre de 1732:

138

Esto es para dar aviso, que el Capitán Thomas Durell, Comandante del Navío de Su Majestad Scarborough, planea navegar antes de la Navidad a Barbados, y allí tomará bajo su Convoy todos los Barcos y Embarcaciones que estén destinados a Saltertuga para cargar con Sal. Boston, 11 de noviembre de 1732.⁷²


Estas escoltas de la Marina Real también parecen haberse ofrecido gratuitamente, pero cuando no había un barco oficial disponible, parece que los capitanes de las naves tenían que pagar por un barco armado privado, como ocurrió en 1695, 1700, 1726, 1730, 1743 y 1766 (Tabla 5).⁷³ Aunque probablemente esto no ocurría a menudo, pagar por un barco armado de escolta aumentaba significativamente los costes de la recolección de la sal en La Tortuga, que de otro modo sería efectivamente gratuita.⁷⁴

⁷² “This is to give Notice, that Capt. Thomas Durell Commander of His Majesty’s Ship Scarborough, designs to sail before Christmass to Barbados, and there will take under his Convoy all such Ships and Vessels as are bound to Saltertuga to Load with Salt. Boston, Novemb. 11, 1732” (*Boston Gazette*, 27 de noviembre al 4 de diciembre de 1732).

⁷³ BYRON FAIRCHILD, *Messr. William Pepperrell: Mer-chants at Piscataqua* (Ithaca: Cornell University . Press, 1954), 108-109.

⁷⁴ *Ibidem*, 108.

Figura 6. Anuncios de buques de guerra de la Marina Real escoltando flotas a La Tortuga. De arriba abajo: Boston News-Letter, 29 de octubre a 5 de noviembre de 1705; Boston Gazette, 27 de noviembre a 4 de diciembre de 1732; Boston Post-Boy, 6 de noviembre de, 1749.



By His *EXCELLENCY*,
Joseph Dudley Esq.
Captain General and GOVERNOUR in Chief, in and over
Her Majesties Province of the *Massachusetts-Bay* in *New-England*,
and Vice Admiral of the same.

A PROCLAMATION.
For an Embargo on Ships and Vessels bound to *Barbados*, and the
Careby Leeward Islands.

WHEREAS Her Majesties Ship Deptford, Captain
Charles Stucley Commander, is fitting and making
ready speedily to sail to Barbados, and from thence to
proceed to Salt-Tertudos, to Guard the Ships designed thither to lade
Salt for carrying on the Fishery.

I have therefore thought fit, by and with the Advice of her Ma-
jesties Council, to Order an Embargo upon all Ships and
Vessels outward bound for Barbados, or any of the *Careby* Le-
ward Islands: And that none be permitted to Sail thither
without my special Licence; until her Majesties said Ship Deptford
be made ready, and then to attend her and take the benefit of a good
Convoy.

And all Officers of the-Custom's, Naval and Impost Officers, and
Commanders of Castles and Forts within this Province, are hereby
Commanded to take notice of this Proclamation and Conform them-
selves accordingly.

Given at the Council Chamber in *Boston*, upon *Wednesday* the 29th. of *October* 1705. In the
Fourth Year of the Reign of our Sovereign Lady *ANNE*, by the Grace of GOD of
England, Scotland, France and Ireland, QUEEN, Defender of the Faith, &c.

By Order of His Excellency
the Governour, with Ad-
vice of the Council,
Isaac Addington, Secr.

J. DUDLEY.

G O D Save the Queen.

BOSTON: Printed by *Bartholomew Green*, Printer to His EXCELLENCY the
GOVERNOUR and COUNCIL. 1705.

139

THIS is to give Notice, That Capt
THOMAS DURRELL Commander of his Majesty's
Ship *Scarborough*, designs to Sail before *Christmas* to
Barbados, and there will take under his Convoy all such
Ships and Vessels as are bound to *Saltertuga* to Load
with Salt.

Boston, Novemb. II. 1732

A D V E R T I S E M E N T S
WHEREAS the Governour of the Province of the
Massachusetts-Bay in *New-England*, signified to me the Necessity
of my taking Care of the *Saltertuda* Trade; and at a great Num-
ber of the most considerable Merchants have requested the same of me by
Letter;

I hereby give publick Notice, That I am now preparing to sail for
Barbados, there to take under my Care the *Saltertuda* Trade of these
Provinces, which may depend upon all the Assistance and Protection,
his Majesty's Ship under my Command can afford. Dated on board the
Success in King road, November 2d 1749.

COLVIL.

Tabla 5. Lista de flotas de Saltertuda escoltadas en los siglos XVII y XVIII. Clasificación del rango de navío derivada de J. J. COLLEDGE, *Ships of the Royal Navy* (Philadelphia: Casemate Publishers, 2010).

Año	Buque	Tipo de navío	Captain	Nº de barcos en el convoy
1695	<i>Play</i> (buque privado basado en Barbados)	n/d	Capt. Jackson	n/d
1699	n/d	n/d	Capt. Nicholls	n/d
1700	n/d (prob. buque privado basado en Barbados)	n/d	Capt. Barker	n/d
1702	H.M.S. <i>Gosport</i>	5ta fila	Capt. Henry Crofts	n/d
1706	H.M.S. <i>Deptford</i> (llegó a Barbados con la flota, pero no se le permitió navegar hasta La Tortuga)	4ta fila	Capt. Stuckey	n/d
1708	H.M.S. <i>Reserve</i>	4ta fila	Capt. Teat	n/d
1711	H.M.S. <i>Chester and Enterprize</i>	5ta fila	Capt. Matthews	36
1713	H.M.S. <i>Reserve</i>	5ta fila	Capt. Brown	n/d
1716	“el buque de guerra de Boston” [the Boston Man of War]	n/d	n/d	60
1717	H.M.S. <i>Rose</i>	6ta fila	Capt. Cayley	n/d
1720	H.M.S. <i>Squirrel</i>	6ta fila	Capt. Smart	n/d
1721	H.M.S. <i>Seahorse</i>	6ta fila	n/d	n/d
1723	H.M.S. <i>Seahorse</i>	6ta fila	Capt. Thomas Durell	“embarcaciones diversas” [divers (sic) vessels]
1724	H.M.S. <i>Sheerness</i>	5ta fila	Capt. James Cornwall	n/d
1726	Private vessel (prob. basado en Barbados)	n/d	Capt. David Burch	n/d
1730	Private vessel (prob. basado en Barbados)	n/d	n/d	n/d
1731	H.M.S. <i>Phoenix</i>	6ta fila	Capt. Arthur Jones	50
1733	H.M.S. <i>Scarborough</i>	6ta fila	Capt. Thomas Durell	32-36
1734	“el buque de guerra de Barbados” [the Barbados Man of War]	n/d	n/d	“Flota considerable de barcos mercantes” [Considerable fleet of Merchant Men]

Año	Buque	Tipo de navío	Captain	Nº de barcos en el convoy
1735	“2 buques de guerra” [2 Men of War]	n/d	n/d	40
1740	“Buque de guerra de 50 piezas” [Man of War of 50 Guns]	4ta fila	n/d	13
1741	H.M.S. <i>Portland</i>	4ta fila	n/d	n/d
1743	“buque de guerra grande de Bristol” [large Bristol Man] (buque privado)	n/d	Capt. Gwyn	3
1743	H.M.S. <i>Gosport</i>	5ta fila	Capt. William Ellis	36
1748	H.M.S. <i>Port-Mahon</i>	6ta fila	n/d	n/d
1749	H.M.S. <i>Boston</i>	5ta fila	n/d	n/d
1750	H.M.S. <i>Success</i>	6ta fila	Lord Colvil	30
1754	H.M.S. <i>Fowey</i>	6ta fila	Capt. Codwise	35
1759	H.M.S. <i>Rye</i>	6ta fila	n/d	n/d
1766	“Bergantín armado de San Cristóbal” [Armed Brig from St. Christopher] (buque privado)	n/d	n/d	6-7
1766	H.M.S. <i>Acteon</i>	6ta fila	n/d	20
1768	H.M.S. <i>Scarborough</i>	6ta fila	Capt. Robert Gregory	n/d

Fuentes: “Governor Russell to Lords of Trade and Plantations”, *ob. cit.*; William Popple, carta, 11 de abril de 1700, “William Popple to Richard Haynes”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1700*, (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1910), p. 165; Minutes of the Council of Massachusetts Bay, 10 de diciembre de 1701, Charlestown, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1701*, (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1910), p. 1064; *Boston News-Letter*, 29 de abril al 6 de mayo de 1706; Governor Dudley, carta, 10 de noviembre de 1707, “Governor Dudley to the Council of Trade and Plantations”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1706–1708, June*, (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1916, p. 589; *Boston News-Letter*, 26 de marzo a 2 de abril de 1711; *Boston News-Letter*, 2 a 9 de abril de 1711; *Boston News-Letter*, 13 a 20 de abril de 1713; *Boston News-Letter*, 12 a 19 de marzo de 1716; *Boston News-Letter*, 14 al 21 de enero de 1717; *Boston News-Letter*, 13 al 20 de junio de 1720; *Boston Gazette*, 17 a 24 de abril de 1721; *Boston News-Letter*, 4 al 11 de abril de 1723; *New-England Courant*, 16 al 23 de noviembre de 1724; *Daily Journal*, 18 de mayo de 1731; *Boston News-Letter*, 5 a 12 de abril de 1733; *Weekly Rehearsal*, 22 de abril de 1734; *Weekly Rehearsal*, 14 de abril de 1735; *Boston Evening-Post*, 14 de abril de 1740; ADM (Admiralty Papers) 36/2661, The National Archives, Kew; *New-York Weekly Journal*, 4 de abril de 1743; *American Weekly Mercury*, 24 a 30 de marzo, 28 de abril a 5 de mayo, 12 a 19 de mayo, 26 de mayo a 2 de junio, 9 de junio, de 1743; *New-York Gazette, or Weekly Post-Boy*, 9 de mayo de 1748; *Boston Post-Boy*, 24 de abril de 1749; *New-York Gazette, or Weekly Post-Boy*, 9 e abril de 1750; *Boston Evening-Post*, 1 de abril de 1754; ADM 36/6440; *New-York Mercury*, 21 de abril de 1766; *Pennsylvania Gazette*, 1 de mayo de 1766; *Boston Chronicle*, 2 a 9 de mayo de 1768.

Los convoyes de la Marina Real tampoco garantizaban la total seguridad ni el éxito de una campaña de recolección de sal. He documentado que entre 1686 y 1781 ocurrieron en La Tortuga 15 ataques de corsarios ibéricos (en la mayoría de los casos identificables como vascos), también conocidos por los ingleses como “guarda costas” (Tabla 6). En el año 1728 la Corona española le concedió a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas el monopolio de todo el comercio con las provincias venezolanas y la tarea de vigilar el tráfico marítimo en el Caribe venezolano para evitar el comercio ilícito con el continente venezolano, principalmente el holandés de Curazao y también el inglés y el francés.⁷⁵ Evidentemente, ningún tratado podía impedir que los corsarios de la Corona española interceptaran los barcos angloamericanos en La Tortuga con el pretexto de que éstos realizaban contrabando con Tierra Firme.

142

Tabla 6. Embarcaciones apresadas o atacadas por corsarios de la Corona española en La Tortuga durante los siglos XVII y XVIII.

Año	Nº de embarcaciones apresadas/atacadas	Nombre de embarcación(es) agredida(s)	Descripción del corsario de la Corona española y la agresión	Puerto(s) de origen de barco(s) apresado(s)
1686	1 embarcación	<i>Loving Land</i>	Tomada por 3 vascos de camino a Tortuga	Desconocido
1696	6 embarcaciones	Desconocido	Probablemente español, aunque incierto	Desconocido
1713	Varios, por lo menos 3 embarcaciones	<i>Marlborough</i> (24 piezas)	80 hombres, comandante Monsr. Nell, comisionado por el Gobernador de Santo Domingo	3 de Boston
1717	1 balandra	Sloop <i>Swallow</i>	No hay descripción	Boston
1718	1 barco, 1 balandra	<i>Mary & Elizabeth, Neptune</i>	¿Puertorriqueño o de Santo Domingo?	Antigua
1727	3 embarcaciones (pos. Otra balandra)	<i>Adventure, Catherine, Charles Town</i>	Un barco y una balandra	Portsmouth, Boston y Charlestown

⁷⁵ Roland Dennis HUSSEY, *The Caracas Company 1728–1784* (Cambridge: Harvard University Press, 1934); y Gerardo VIVAS PINEDA, *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas* (Caracas: Fundación Polar, 1998).

Año	Nº de embarcaciones apresadas/atacadas	Nombre de embarcación(es) agredida(s)	Descripción del corsario de la Corona española y la agresión	Puerto(s) de origen de barco(s) apresado(s)
1733	1 barco, 3 bergantines	<i>Katherine, Hopewell, Three Brothers, Three Brothers</i>	Uno de 60 y otro de 70 cañones, gran número de hombres a bordo	Salem, Boston
1742	1 buque de guerra británico	desconocido, de 70 piezas	“Dos corsarios españoles intentaron saquear, pero fueron rechazados por la tripulación, que había levantado una batería en la orilla” [Two Spanish Privateers attempted to plunder, but were repuls’d by the Crew, who had raised a Battery on the Shore]	Aparentemente no fue apresado
1742	1 barco, 1 bergantín	Desconocido	Llevó presas a Santo Domingo, el otro a Puerto Rico	Desconocido
1743	1 buque de guerra británico atacado	Buque de guerra de Bristol “Bristol Man” 18 piezas y 25 hombres [otro relato: 12 piezas y 12 pedreros y 90 hombres]	Tres relatos: 1) más de 3 “Pettiagua’s” o <i>piraguas</i> ; 2) 6 o 7 piraguas con “una gran cantidad de hombres”; 3) 2 “lanchas españolas” [Spanish launches] con 50 hombres	Aparentemente no fue apresado
1766	2 bergantines, 1 balandra	<i>Porgey, Roach, Polly</i>	2 balandras Guarda Costas	Bermudas
1769	1 balandra	<i>Dove</i>	1 “Guarda Costa de Laguirra” español, 20 piezas, de 12 y 9 libras, 170 hombres	Bermudas
1775	1 embarcación	Desconocido	“buque armado español” los alcanzó en el camino de Blanco [La Blanquilla] a Tortuga	Desconocido
1775	1 balandra	<i>Guillermo o William</i>	Lancha corsaria <i>San Nicolas</i> , la tripulación inglesa huyó a tierra, a La Tortuga	Desconocido
1781	Ninguno	Ninguno	Vicente Antonio de Icuza con 300 hombres llegó y echó a 30 “ingleses” de la isla y demolió la salina	Ningún barco apresado

Fuentes: Joseph PARROTT, *ob. cit.*; Samuel SEWALL, *ob.cit.*, p. 423; 1713, *Boston News-Letter*, 29 de junio al 6 de julio de 1713; “Memorial of loss and damage sustained by William Cheshyre of Liverpool and Benjamin Foster of Boston...”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1730*, (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1937), p. 320; Governor HAMILTON, carta, 10 de septiembre de 1718, “Governor Hamilton to Mr. Popple”, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, August, 1717–December, 1718*, (Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1930), p. 352; *Boston News-Letter*, 5 al 12 de abril de 1733; *Weekly Rehearsal*, 16 de abril de 1733; *Boston Gazette*, 13 al 20 de agosto de 1733; *Boston News-Letter*, 20 al 27 de mayo de 1742; *New-York Weekly Journal*, 4 de abril de 1743; “Minutes of His Majesty’s Council [1766]”, *ob. cit.*; *Pennsylvania Ledger*, 30 de diciembre de 1775; Gerardo VIVAS PINEDA, “Botín a bordo...”, p. 368.

En marzo de 1733, dos barcos corsarios “españoles” fuertemente armados dispararon contra la flota de 32 embarcaciones cuyas tripulaciones estaban recogiendo sal en La Tortuga bajo la supuesta protección del capitán Durell en el *H.M.S. Scarborough* de sexta fila, logrando

apresar cuatro barcos de Nueva Inglaterra. Está claro que el navío de sexta fila de la Marina Real, ampliamente superado en dotación y armamento por las embarcaciones corsarias, de nada servía en un enfrentamiento de este tipo. Aun así, el valor y la destreza del capitán Durell fueron muy elogiados:

Gracias a su prudente gestión, un número mucho mayor de nuestros barcos no cayó en manos de los españoles, ya que cuando los barcos españoles se acercaron a alguno de nuestros barcos, y se dispusieron a tomarlos, el capitán Durell (cuyo barco navegaba mucho mejor que los de ellos) se interpuso y, disparando contra ellos, los desvió de la persecución, de modo que la flota tuvo la oportunidad de escapar.⁷⁶

144

Tres capitanes de los barcos capturados fueron llevados a Puerto Cabello y mantenidos bajo custodia a bordo del barco corsario de dónde eventualmente lograron escapar.⁷⁷ Tras un arduo viaje por tierra a Caracas, se dirigieron allí al factor inglés de la Compañía del Mar del Sur (asiento británico) para negociar la restitución de sus embarcaciones. Al cabo de un mes, el capitán Wells había muerto a raíz de la fatiga del viaje, y los dos capitanes que quedaban no pudieron hacer otra cosa que obtener el pasaje a Curazao y desde allí a Filadelfia.⁷⁸ Este incidente sacudió la comunidad diplomática británica y pronto los ministros de España y Gran Bretaña expresaron su desaprobación por el suceso y su preocupación por la restitución de dichas embarcaciones.⁷⁹ Casi seis años más tarde, y un año antes del comienzo de la Guerra del Asiento, el parlamentario whig William Pulteney, primer conde de Bath, argumentó

⁷⁶ “[...] tis owing to his prudent Management that a far greater Number of our Vessels did not fall into the hands of the Spaniards; for as the Spanish Ships gained upon any of our Vessels, and were likely to take them, Capt. Durell (whose Ship was a much better Sailor than theirs) interposed, and by firing upon them, so diverted them from the Chase, that the Fleet had an Opportunity to escape” (*Weekly Rehearsal*, 16 de abril de 1733).

⁷⁷ Los capitanes eran Andrew Woodbury de Salem, John Wells de Boston y Habakkuk Gardner de Salem (*Boston News-Letter*, 5 de abril al 12 de abril de 1733).

⁷⁸ *Boston Gazette*, 13 a 20 de agosto de 1733.

⁷⁹ *Weekly Rehearsal*, 20 de septiembre de 1733.

que el ataque español a la flota era un “insulto declarado a la bandera de la corona de Gran Bretaña” y debía ser perseguido con “venganza inmediata”.⁸⁰ Además, esto fue visto por él como razón suficiente para una guerra total con España. Pulteney arguyó belicosamente:

No es la restitución [...] no es la reparación lo que puede compensar por tal insulto declarado; nada puede satisfacer el honor de la bandera británica sino la imposición de un castigo condigno a los capitanes que cometieron el ultraje, o al gobernador español que dio las instrucciones. Uno u otro deben ser colgados, y creo que también encadenados, en la isla donde se cometió el ultraje y el robo, como monumento al resentimiento británico. Si estamos negociando [...] se debe insistir en esto como preliminar [...] y si no se concede como preliminar, debemos romper inmediatamente las negociaciones, y vengarnos del país que se atreve a proteger a tales criminales.⁸¹

Los incidentes, no obstante, siguieron sumándose, independientemente de que Gran Bretaña estuviera o no en guerra con España. En 1742, en medio de la Guerra del Asiento y de la Guerra de Sucesión Austriaca, un buque de guerra británico de 70 cañones quedó varado “en Tortugas” y dos corsarios “españoles” intentaron “saquear” el barco, pero fueron “rechazados por la tripulación, que había levantado una batería en la costa”.⁸² En 1743 un barco de escolta privado al mando del capitán Gwyn de Boston fue alcanzado por un gran número de “españoles” en

145

⁸⁰ “avowed insult upon the flag of the crown of Great Britain”, “immediate vengeance” (William COBBETT, *Cobbett's Parliamentary History of England: 1737-1739, Volume X*, [Londres, 1812], 654).

⁸¹ “It is not restitution [...] it is not reparation that can atone for such an avowed insult; nothing can satisfy the honour of the British flag but the inflicting of a condign punishment upon those captains that committed the outrage, or upon the Spanish governor that gave the instructions. Either the one or the other must be hung up, and, I think, hung in chains too, upon the island where the outrage and robbery was committed, as a monument to British resentment. If we are negotiating [...] this ought to be insisted as a preliminary [...] and if it is not granted as a preliminary, we ought immediately to break off negotiations, and revenge ourselves upon the country, that dares to protect such criminals” (*Ibidem*, 654-655).

⁸² “repuls'd by the Crew, who had raised a Battery on the Shore” (*New-York Weekly Journal*, 21 de junio de 1742).

pequeñas embarcaciones.⁸³ Otro incidente diplomático de grandes dimensiones ocurrió cuando los bergantines bermudeños *Porgey y Roach* y la balandra *Polly* fueron interceptados y apresados mientras cargaban sal en La Tortuga el 18 de febrero de 1766, por los buques corsarios *Nuestra Señora de Aranzazu*, comandado por Vicente Antonio de Icuza, y *Santa Ana*, comandado por Juan José Gamón.⁸⁴ Las embarcaciones bermudeñas fueron llevadas a La Guaira y sus capitanes y tripulaciones encarcelados. Este hecho desencadenó una larga batalla legal para liberar a los marineros que habían sido injustamente arrestados bajo el pretexto español de que habían estado haciendo contrabando con la costa venezolana. La Compañía Guipuzcoana hizo que los capitanes Jeremiah Bassett, Willis Morgan y Benjamin Stiles redactaran inventarios y desglosaran las cosas confiscadas a bordo de los barcos, anotando el coste de cada artículo.⁸⁵ Este asunto nunca se resolvió satisfactoriamente ni en los tribunales británicos ni en los españoles, aunque al parecer la presa corsaria fue declarada ilegítima por el Gobernador y las embarcaciones fueron devueltas a sus capitanes a finales del mismo año.⁸⁶ Tras el

⁸³ *American Weekly Mercury*, 28 de abril al 5 de mayo de 1743. Este incidente ocurrió apenas un mes después de que el almirante británico Charles Knowles fondeara su flota en La Tortuga, desde dónde intentó su osado y eventualmente fallido intento de invadir La Guaira y Puerto Cabello (*Journal of the Expedition to La Guira and Porto Cavallos in the West-Indies, under the Command of Commodore Knowles. In a Letter from an Office on board the Burford to his Friend at London*, [Londres: J. Robinson, 1744], 6). Algo similar ocurrió cuarenta años antes, en 1702 durante la Guerra de Sucesión Española, cuando una flota de 30 navíos ingleses fondeó en La Tortuga y desde allí intentó de atacar La Guaira (Analola BORGES, *Isleños en Venezuela: la gobernación de Ponte y Hoyo*, [Santa Cruz de Tenerife: Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, 1960], 42-43; Jairo BRACHO PALMA, *El derecho internacional marítimo en el Mar de Venezuela (1700-1783)* [Caracas: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005], 46).

⁸⁴ “Compañía Guipuzcoana, Tomo XV”, *Boletín del Archivo General de la Nación*, 1947, tomo 34, número 136, 398.

⁸⁵ “Minutes of His Majesty’s Council”, *Bermuda Journal of Archaeology...*, *ob. cit.*, 200-227.

⁸⁶ Gerardo VIVAS PINEDA, “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el curso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2006, número 5, 361.

incidente, un ciudadano británico le suplicó al estadista whig, el conde de Chatham, que “hiciera valer y reivindicara el honor de la nación británica, que ha sido insolentemente atacada por los españoles, la potencia marítima más despreciable de Europa: Por no hablar del asunto de Saltertuda”.⁸⁷

Del lado español, es curioso notar que el Marqués del Socorro, Don Francisco Solano y Bote, quien era Capitán General de Venezuela durante los hechos acontecidos en La Tortuga en 1766, en una petición para que se le otorgase la presidencia de la Casa de Contratación en Cádiz nueve años más tarde, citó entre sus méritos y servicios a la Corona que “desalojó de la isla la Tortuga a los ingleses que con el pretexto de la saca de sal, que les es permitida allí, se habían establecido”.⁸⁸ A excepción de que hubiese algún apresamiento en La Tortuga durante su cadencia cuyo registro se haya perdido (Tabla 6), el exgobernador parece haber inventado estos hechos ya que fue él mismo quien le devolvió a los bermudeños las embarcaciones confiscadas por los guipuzcoanos en 1766. Además, existen serias dudas de que los ingleses se hayan verdaderamente “establecido” alguna vez en la isla que habían determinado como “no habitable”. La evidencia arqueológica solo sugiere que usaban estructuras temporales como carpas y toldos, con la excepción de un pequeño muro de piedras de coral apiladas, que tampoco son los restos de una “barraca” o almacén.⁸⁹ Marcando una línea proteccionista firme pero apegada a la ley y los tratados, en 1771 el siguiente Capitán General, José Carlos de Agüero, instruyó a los capitanes y oficiales corsarios de la Compañía Guipuzcoana

147

⁸⁷ “[...] assert, and vindicate the honour of the British nation, which hath been insolently attacked by Spaniards, the most contemptible maritime power in Europe: Not to speak the affair at Saltertuda” (*Gazetteer and New Daily Advertiser*, 11 de agosto de 1766).

⁸⁸ BRACHO PALMA, *El derecho internacional marítimo...*, *ob. cit.*, 94.

⁸⁹ BANISTER, *A Letter to the Right Honourable...*, *ob. cit.*, 10. Para más detalle sobre el posible carácter ficticio y evidencias espurias de muchos de los apresamientos y el *modus operandi* de los corsarios vascos ver: VIVAS PINEDA, “Botín a bordo...”, *ob. cit.*, y VIVAS PINEDA, *La aventura naval...*, *ob. cit.*.

que “Los Ingleses tienen permiso de hacer la sal en La Tortuga pero de ninguna manera pueden levantar barracas en tierra, ni tener a su bordo ni en tierra efectos de trato con españoles”.⁹⁰

Ahora bien, en una época de anarquía y piratería marítima, no sólo los súbitos de la Corona española acosaban las flotas de Saltertuda. En 1705, la galera *Sarah* de Boston, que se dirigía de Barbados a La Tortuga, se encontró con una balandra corsaria francesa a la que “consiguieron repeler, matando a algunos de los piratas y sin sufrir pérdidas”.⁹¹ En 1711 un corsario desconocido interceptó una flota que regresaba de La Tortuga y una de las embarcaciones mercantes “opuso una fuerte resistencia, y luchó con valentía antes de verse obligado a ceder, le mató al corsario 21 hombres, y otros tantos resultaron heridos; el capitán del corsario fue uno de los que murieron, y el contra maestre otro”.⁹² En 1748, un corsario francés de 36 cañones atacó a la flota llevándose dos barcos “uno de las Bermudas y el otro una buena balandra nueva perteneciente a Salem”.⁹³ En otro relato, un tal Thomas Chalkley mencionó haber escuchado una historia espeluznante del Gobernador de Anguila en 1734, quien contó que unos días antes había llegado una embarcación de “Saltitudas” en donde al acercarse a la orilla, su tripulación vio las cabezas y los cuartos de unos 20 hombres a un lado del camino, y se suponía que los asesinados eran “británicos por su aspecto” y que fueron “destruidos por los españoles, que se sabe que son crueles con ellos”.⁹⁴ Dado el “boca a

148

⁹⁰ Ramón AIZPURUA, *Curazao y la Costa de Caracas* (Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1993), 357.

⁹¹ “[...] they managed to ward off, killing some of the pirates, and sustaining no losses” (*Boston News-Letter*, 5 de enero de 1705).

⁹² “[...] made a stout resistance, and fought bravely before he was necessitated to yield, he kill'd the Privateer 21 men, and about as many wounded; the Captain of the Privateer was one of them that was kill'd, and the Boatswain another” (*Boston News-Letter*, 2 de abril al 9 de abril de 1711).

⁹³ “[...] one a Bermudian the other a fine new Sloop belonging to Salem” (*Boston Post-Boy*, 9 de mayo de 1748).

⁹⁴ “Britons by their appearance”, “[...] destroyed by the Spaniards, who are known to be cruel to them” (Thomas CHALKLEY, *A Journal of the Life and Travels of Thomas Chalkley* [Linfield, 1835], 379).

boca” y el tono sensacionalista de esta última anécdota, debe tomarse con reservas; no se sabe a ciencia cierta quiénes fueron los muertos y si fueron en realidad los españoles quienes los ajusticiaron. Si los ataques de corsarios vascos a flotas salineras angloamericanas que no causaron muertes crearon considerable resonancia diplomática internacional, es muy improbable que un acto tan violento como éste, de ser cierto, haya pasado desapercibido.

Los más sorprendente es que en algunos casos los peligros para la flota fueron planteados por los mismos buques de guerra de la Marina Real, destinados a protegerla en La Tortuga. En 1726, el capitán James Cornwall, comandante del *H.M.S. Sheerness*, se vio envuelto en un escándalo por tomar sal de su propia flota mientras estaba en la isla:

[...] estuvo tan lejos de animar a los barcos mercantes bajo su convoy, que secuestró y engrosó una gran cantidad de sal para su propio uso, con gran daño y desaliento del Comercio; de modo que los barcos mercantes que solían desear el barco de guardia aquí para su convoy, optaron por dejar que sus barcos fueran sin un barco de guardia, antes que estar sujetos a las imposiciones de dicho Capitán Cornwall.⁹⁵

149

Las acciones de Cornwall provocaron la ira de los comerciantes de Nueva Inglaterra y de los funcionarios del gobierno colonial, así como el temor de que esto pudiera afectar negativamente al suministro de sal.⁹⁶ Al parecer, un incidente similar ocurrió en 1748 cuando el capitán del *H.M.S Port Mahon* iba a ser juzgado por la Corte Marcial por “llevar a bordo de su barco en Saltertuda, una gran cantidad de sal, y otras

⁹⁵ “[...] he was so far from encouraging the merchant ships under his convoy, that he sequestered and engross’d a great quantity of salt to his own use, to the great damage and discouragement of the Trade; so that the merchant ships who used to desire the Station ship here for their convoy, chose to let their vessels go without a guard ship, rather than be subjected to the impositions of the said Captain Cornwall” (“Memorial of the Lt. Governor and Council of the Massachusetts Bay to the King”, documento, 8 de julio de 1726, Nueva Inglaterra, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1726–1727*, [Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1936], 105-106).

⁹⁶ *Idem*.

ofensas”.⁹⁷ Un escenario diferente se produjo en 1768 cuando el capitán Robert Gregory, al mando del *H.M.S. Scarborough*, llegó a La Tortuga con la flota y se encontró con 35 barcos cargando sal en la isla. Gregory procedió a apoderarse de la sal que los barcos ya habían cargado y de parte de la que todavía yacía rastrillada en la salina. La repartió entre su flota de 10 a 12 embarcaciones afirmando que actuaba bajo órdenes del almirante Pye.⁹⁸ Un artículo en el *Boston Chronicle* afirmaba que: “ellos [la flota de Gregory] encontraron los estanques de sal casi destruidos por los bermudeños, 35 velas de los cuales estaban allí cuando la flota llegó”.⁹⁹ Sin embargo, al parecer las afirmaciones de Gregory no eran del todo transparentes. Los barcos a los que le confiscó la sal no sólo pertenecían a los bermudeños, que contaban con 11 embarcaciones, sino también incluían embarcaciones angloamericanas: cuatro de Rhode Island (una quinta que logró escapar), dos de Piscataqua, y una cada una de Hartford, Connecticut, Nueva York, Carolina del Sur, Carolina, Halifax y Louisburg.¹⁰⁰ Una vez que Gregory se marchó, los indignados capitanes navegaron a Barbados en busca de reparación, pero, al parecer, nunca se llegó a un acuerdo.¹⁰¹ De estas anécdotas documentales, queda claro que un comandante de la Marina Real británica sin escrúpulos podía causar grandes estragos en la vital Flota de Saltertuda que escoltaba o en cualquier pequeña flotilla salinera de las colonias británicas caribeñas cargando sal en La Tortuga.¹⁰²

⁹⁷ “[...] taking on board his Ship at Saltertuda, a large Quantity of Salt, and other Offences” (*New-York Gazette, or Weekly Post-Boy*, 17 de octubre de 1748).

⁹⁸ ANÓNIMO, “Extract from a Letter”, *ob. cit.*, 90-93; *Boston News-Letter*, 12 de mayo de 1768.

⁹⁹ “[...] they found the salt ponds nearly destroyed by the Bermudians, 35 sail of whom were there when the fleet arrived”, *Boston Chronicle*, 2 de mayo al 9 de mayo de 1768.

¹⁰⁰ ANÓNIMO, “Extract from a Letter”, *ob. cit.*, 93.

¹⁰¹ *Boston News-Letter*, 12 de mayo de 1768.

¹⁰² Es posible que el incidente de 1768 se debiera también a las crecientes tensiones en las colonias británicas de Norteamérica tras la aprobación de varios muy controvertidos impuestos y derechos de aduana por el Parlamento británico entre 1764 y 1768. El capitán Gregory, como oficial de la Marina Real británica, puede haber enfadado a los colonos norteamericanos y bermudeños que recogían sal en La Tortuga no sólo por

Silencio en la salina: un final abrupto a la explotación angloamericana

Tras este incidente de finales de la década de 1760, el registro documental indica que la sal de La Tortuga se cosechó de forma constante hasta 1776. Todavía en 1775, cuando las hostilidades militares habían comenzado en las colonias norteamericanas, se registra que cuatro barcos llegaron con sal de La Tortuga a los puertos de Newport, Nueva York y Filadelfia. Al parecer, un barco “inglés” también fue apresado por corsarios “españoles” en La Tortuga ese año.¹⁰³ En 1776, cuando los enfrentamientos armados entre los británicos y los colonos angloamericanos se habían intensificado, los navíos de la Marina Real empezaron a apresar “todos los barcos americanos que pudieran retener”. Entre ellos estaba el barco del capitán Kyle de San Cristóbal aprehendido al regresar de La Tortuga con un cargamento de sal.¹⁰⁴

151

Entre las últimas menciones documentales del arribo de buques a la Costa Este provenientes de La Tortuga está la balandra *Swallow*, capitaneada por George Burwell, que buscó “gran parte de su carga de sal” en La Tortuga y la completó en las Islas Turcas antes de regresar al puerto de Hampton, Virginia el 5 de enero de 1776.¹⁰⁵ Por lo menos hay dos otras menciones de embarcaciones que zarparon de La Tortuga con sal ese enero, una, la balandra *Sally* capitaneada por Peter Simon, que luego fue apresada frente al Cabo Hatteras por un buque británico, y el barco *America* capitaneado por Robert Cunningham, que también

su confiscación, sino también por personificar la contundente imposición imperial británica sobre las actividades comerciales coloniales angloamericanas en los años que efectivamente eran el alba de la Revolución de las Trece Colonias. Esta hipótesis, sin embargo, debe ser investigada más a fondo.

¹⁰³ *Pennsylvania Ledger*, 30 de diciembre de 1775.

¹⁰⁴ “[...] all American vessels they can lay hold off” (*Connecticut Journal*, 6 de marzo de 1776).

¹⁰⁵ “[...] great part of her load of salt” (“Proceedings of the Convention of Delegates”, documento, 5 de enero de 1776, *The Proceedings of the Convention of Delegates for the Counties and Corporations in the Colony of Virginia*, [Richmond, 1813 (1776)], 86).

fue aprehendido por un buque Británico entrando a Carolina del Norte porque cargaba 3 barricas de ron aparentemente sin autorización.¹⁰⁶ Claramente, los barcos mercantes angloamericanos estaban siendo hostigados por sus autoridades imperiales. La última mención directa, hasta ahora encontrada, sobre una embarcación angloamericana que haya estado en la isla data de mayo de 1776, cuando el capitán William Rogers habló en paradero desconocido con el capitán Caysy que venía de “Salt Tudeas” y se dirigía a Rhode Island.¹⁰⁷

152 Unos dos años más tarde, en diciembre de 1778, un solitario anuncio en el *Connecticut Courant* afirma que Amos Hosford, de Middletown, Connecticut, vendía la mejor “sal de Roca y Saltertuda” (Figura 6).¹⁰⁸ Es a partir de este día que no aparece ninguna otra mención de La Tortuga en los periódicos de Nueva Inglaterra. Esta falta de datos posteriores a 1766 sobre embarcaciones que llegaban de La Tortuga a los puertos de Nueva Inglaterra se debe probablemente a una combinación de factores como la interrupción en las comunicaciones, la paralización de la impresión de periódicos, el escaso y desordenado mantenimiento de los registros portuarios, y la naturaleza clandestina del comercio marítimo a consecuencia de la guerra de independencia en las colonias norteamericanas. La falta de documentación, sin embargo, no indica en absoluto que los barcos angloamericanos dejaran de navegar a La Tortuga durante el período revolucionario. El anuncio de sal de finales de 1778 mencionado anteriormente sugiere que la sal de Saltertuda se

¹⁰⁶ Peter SIMON, petición, 1 de mayo de 1776, “Petition of Peter Simon to the Continental Congress”, *Naval Documents of the American Revolution, Volume 4* (Washington D.C.: Department of the Navy, 1969), 1364; “Deposition and Memorial in Trial of the Ship America in the North Carolina Court of Vice Admiralty, April 30, 1776”, *Naval Documents of the American Revolution, Volume 4* (Washington D.C.: Department of the Navy, 1969), 1349-1350.

¹⁰⁷ Capitan William ROGERS, carta, 22 de mayo de 1776, “Captain William Rogers to the New York Provincial Congress”, *Naval Documents of the American Revolution, Volume 5* (Washington D.C.: Department of the Navy, 1969), 204.

¹⁰⁸ “Rock and Saltertuda salt” (*Connecticut Courant, and the Weekly Intelligencer*, 22 de diciembre de 1778).

seguía vendiendo, algo que se evidencia además en las negociaciones posteriores entre los recién independizados Estados Unidos de América y España.

Los nacientes y asediados Estados Unidos necesitaban desesperadamente una enorme cantidad de sal para preservar la carne que era vital para las continuas campañas militares de su Ejército Continental.¹⁰⁹ Al declarar la guerra, el Congreso Continental impuso un embargo a las mercancías que llegaban a las colonias desde Gran Bretaña y el Caribe británico, y la armada británica bloqueó los puertos angloamericanos, impidiendo que la sal llegara a los patriotas.¹¹⁰ A finales de 1778, el general de división Israel Putnam le escribió al estadista Richard Henry Lee en el Congreso expresando su preocupación por el hecho de que los movimientos del ejército revolucionario se veían a menudo “atascados y retrasados” debido a que sólo disponían de provisiones para uno o dos días, y que los suministros necesarios para el año siguiente estaban en peligro por la falta de sal.¹¹¹ John Jay, estadista, diplomático y padre fundador, fue nombrado ministro ante España en septiembre de 1779. Ya en octubre recibió instrucciones del Congreso Continental para negociar un nuevo tratado de amistad y comercio con España, siendo su primera y más importante tarea “hacer [sus] mayores esfuerzos para obtener el permiso para que los ciudadanos y habitantes de estos Estados puedan cargar y tomar a bordo de sus barcos sal en la isla de Tortuga Salada”.¹¹²

153

¹⁰⁹ GREGORY, *The Turks Islands Salt Trade...*, *ob. cit.*, 65; Berenice E. WERLE, *The Colonial Salt Industry*, tesis de maestría inédita, Washington D.C.: Catholic University of America, 1940, 41-42, 66.

¹¹⁰ *Ibidem*, 42.

¹¹¹ “[...] clogged and retarded” (Israel PUTNAM, carta, 18 de noviembre, Whitmarsh, “General-Major Putnam to Richard Henry Lee”, *The Writings of George Washington, Volume V* [Nueva York: Harper & Brothers, 1847 (1777)], 159).

¹¹² “[...] use [his] utmost endeavors for obtaining permission for the Citizens and Inhabitants of these States to lade and take on board their vessels Salt at the Island of Salt Tortuga” (LIBRARY OF CONGRESS, *Journals of the Continental Congress, 1774–1789, Volume 15* (Washington D.C.: Government Printing Office, 1909), 1179).

La insistencia del Congreso en un tratado que permitiera a los nuevos ciudadanos estadounidenses acceder a la sal de La Tortuga –un privilegio que, como angloamericanos, habían disfrutado durante una buena parte del periodo colonial– no sólo refleja la importancia histórica de la sal de La Tortuga para los Estados Unidos en 1779, sino también destaca la importancia estratégica que el acceso ininterrumpido a la sal de la isla podía tener para el esfuerzo bélico. Sin embargo, no está claro si estas negociaciones se llevaron a cabo, ya que, al parecer, la isla más nunca se volvió a mencionar. A partir de entonces, la guerra revolucionaria fue alimentada en gran parte por la sal introducida de forma clandestina por los bermudeños, que la obtenían principalmente de las Islas Turcas.¹¹³ Después de la guerra, los Estados Unidos obtuvieron su sal de estas islas y también de Curazao y Bonaire e incluso de la isla venezolana de Cayo Sal en el Archipiélago de Los Roques.¹¹⁴ La guerra libertadora en las colonias angloamericanas, con su escasez crónica de sal, también impulsó la creación de nuevas salinas industriales en los manantiales de Nueva York y en otros lugares de la Costa Este que llegaron a satisfacer la demanda local a finales del siglo XVIII.¹¹⁵

El largo, intenso y a menudo turbulento amorío angloamericano con La Tortuga terminó abruptamente en 1781 cuando el mismo corsario guipuzcoano Vicente Antonio de Icuza, que ya había apresado las tres embarcaciones bermudeñas en 1766, apareció en la isla y se apoderó de la sal de 30 “ingleses”, así como él los describió, y los expulsó de la isla.¹¹⁶ Esta acción vino tras la alianza entre España y Francia para apoyar a las

¹¹³ GREGORY, *The Turks Islands Salt Trade...*, *ob. cit.*, 64-70; Michael JARVIS, “*In the Eye of All Trade: Maritime Revolution and the Transformation of Bermudian Society*”, tesis doctoral inédita, Williamsburg: College of William & Mary, 1998, 715-716.

¹¹⁴ ANTCZAK, *Islands of Salt...*, *ob. cit.*, , 116-117; GREGORY, *The Turks Islands Salt Trade...*, *ob. cit.*, 64-81, 162-172.

¹¹⁵ BISHOP, FREEDLEY y YOUNG, *A history of American...*, *ob. cit.*, 289-295; WERLE, *The Colonial Salt Industry...*, *ob. cit.*, 85-89, 92.

¹¹⁶ Vicente DE AMEZAGA ARESTI, *Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios* (Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1966), 94.

fuerzas independentistas norteamericanas, y fue el resultado del plan de José de Ábalos (nombrado Intendente del Ejército y de la Real Hacienda de la Capitanía General de Venezuela en 1776) y de una Real Cédula de mediados de 1779 que estipulaba que los españoles debían proceder a “inutilizar la salina que hay en nuestra Isla la Tortuga, con el objeto de que no se aprovechen de ella los Ingleses, y cortar el contrabando que bajo de aquella sombra practican con nuestras posesiones”.¹¹⁷ No está claro quiénes eran los “ingleses” que Icuza expulsó, ya que sabemos que principalmente fueron los angloamericanos –que ya para esa época eran estadounidenses– quienes cargaban sal en La Tortuga desde mediados del siglo XVII. Hasta ahora tampoco se ha encontrado ninguna mención documental de este incidente en los periódicos de Nueva Inglaterra. Una vez más, la explicación de este silencio documental puede ser la interrupción causada por la Guerra de la Independencia.

155

No obstante, sugiero que tal vez Icuza no estaba consciente de que los “ingleses” en La Tortuga eran en realidad estadounidenses con los que España había establecido relaciones favorables y amistosas. Éstos también, alternativamente, podrían haber sido bermudeños o colonos británicos realistas de Barbados u otra colonia británica de las islas del Caribe que calificaban como ingleses, aunque los barcos de las Antillas Menores poco frecuentaban la salina durante el siglo XVIII. Es posible que el receloso corsario habría echado a los salineros sin mediar palabra, un atropello que no era de sorprender dentro del *modus operandi* violento de los corsarios guipuzcoanos.¹¹⁸ Icuza y sus 300 hombres también procedieron a demoler la salina, aunque el verbo “demolió” es bastante ambiguo y posiblemente inundaron la salina cortando otro canal hacia el mar desde la laguna de Los Mogotes. Este trabajo parece haber sido tan arduo que Icuza, que asistió personalmente a la “demolición”, cayó

¹¹⁷ AIZPURUA, *Curazao y la Costa de Caracas...*, *ob. cit.*, 166, 171.

¹¹⁸ VIVAS PINEDA, “Botín a bordo...”, *ob. cit.*

enfermo por “el rigor del sol que en aquel paraje es terrible”.¹¹⁹ Icuza llevó entonces la sal a La Guaira y con ella cubrió los gastos de toda la expedición, incluidos los salarios y las provisiones de los hombres que habían trabajado con él; la Corona española no incurrió en gasto alguno.¹²⁰ De hecho, la salina quedó tan inservible tras este suceso que el naturalista alemán Alexander von Humboldt comentó en 1800, casi 20 años más tarde, que “las [salinas] que antes existían en la pequeña isla de Tortuga [...] fueron destruidas por orden del gobierno español. Se hizo un canal por el que el mar tiene libre acceso a las salinas”.¹²¹

156 De esta manera, tras la “demolición” de Icuza, la salina de La Tortuga nunca más volvió a ser explotada ni por marineros extranjeros ni locales, produciendo un fiable y extraordinario *terminus ante quem* de 1781 para los depósitos arqueológicos allí excavados. La misma historia ocurriría con otra prolífica salina insular, la de Cayo Sal en el Archipiélago de Los Roques, que sería inundada e inutilizada por el gobierno en 1880, tras siglos de ser explotada por marineros extranjeros.¹²² Pareciera que la dilatada frontera marítima del Caribe venezolano, deshabitada y rica en recursos, más que ser un espacio útil, resultaba un peligro geopolítico para la seguridad e integridad territorial de las provincias españolas y la joven república que nació después.¹²³ El historiador Gerardo Vivas Pineda explica esta negligente falta de conciencia marítima y la casi nula posesión de la región caribeña e insular venezolana de la siguiente manera: “Para la inteligencia criolla el mar ha parecido ser más un fastidio o una barrera

¹¹⁹ *Ibidem*, 85, 108.

¹²⁰ *Ibidem*, 85.

¹²¹ Alexander VON HUMBOLDT, *Travels to the Equinoctial Regions of America, during the Years 1799–1804*, vol. I (Londres: Bell & Daldy, 1872), 181.

¹²² La razón de la inutilización de la salina probablemente tenía que ver con que ésta competía con las salinas de Cumaná (ANTCZAK, *Islands of Salt...*, *ob. cit.*, 123-124).

¹²³ José Manuel BRICEÑO MONZILLO, *Venezuela y sus fronteras con Colombia* (Mérida: Universidad de los Andes, 1995); Claudio Alberto BRICEÑO MONZÓN, “Las fronteras occidentales de Venezuela: problema de seguridad y defensa civil y militar”, *Montalbán*, 2004, número 37, 203–240.

húmeda que un recurso útil de territorialidad y desarrollo”.¹²⁴ De hecho, la única mención posterior de la salina de La Tortuga data de 1849, cuando el general venezolano José Gregorio Monagas le escribió a su hermano, el presidente de la República José Tadeo Monagas, preguntando si podía comprar la isla y su salina que estaban abandonadas. Argumentaba que la condición deshabitada y sin uso de la isla perjudicaba al Estado porque la sal que se extraía clandestinamente de la salina disminuía los ingresos del gobierno.¹²⁵ Tras años de negociaciones y deliberaciones, parece que el derecho de compra nunca se concedió. El eco de las voces en la salina había callado para siempre.¹²⁶

¹²⁴ Gerardo VIVAS PINEDA, “La península regalada: el olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira, 1833-1891”, *Tiempo y Espacio*, 2015, volumen 33, número 64, 286.

¹²⁵ No está claro a qué extracción clandestina hacía alusión José Gregorio Monagas, ya que la evidencia arqueológica post-1781 en la salina de La Tortuga es casi inexistente; es posible que esto simplemente haya sido un pretexto fabricado por el general (“Registro Principal Distrito Federal, Tierras Baldías”, *Boletín del Archivo General de la Nación*, 1987, tomo 70, número 277, 268-290).

¹²⁶ Al parecer, la despoblada isla siempre fue una ficha movable en el tablero geopolítico de Venezuela. Durante la segunda cadencia de José Tadeo Monagas, La Tortuga aparece como incorporada al Cantón Norte de la provincia de Margarita y, después de su incorporación al Territorio Federal Colón creado por el presidente Antonio Guzmán Blanco en 1871, en 1881 aparece como perteneciente al Municipio Punta de Piedras (Jesús Manuel SUBERO, *Cien años de historia margariteña*, [Caracas: Impresora Delta, 1965], 46; Rosauro ROSA ACOSTA, *Diccionario geográfico-histórico del Estado Nueva Esparta* [Pampatar: Tipografía Rodara, 1984], 121). Para 1904, bajo el mandato de Cipriano Castro, La Tortuga y Los Tortuguillos formaban parte del Municipio Occidental del Territorio Federal Colón, con su cabecera en San Pedro en la isla de Coche (Jesús Manuel SUBERO, *El libro de Coche* [La Asunción: Ediciones del Gobierno del Estado Nueva Esparta, 1975], 193). Los conatos de colonizar la indómita isla no sólo son cosa de la actualidad. De hecho, en 1893 al general Félix Meza le fue concedido un contrato de 25 años por el gobierno para establecer “plantaciones de cocoteros y otros árboles frutales, así como colonizar, proponiéndose hacerlo con margariteños y holandeses de las Antillas, las islas Roques y Tortuga”. Tenía el compromiso de fomentar la cría de ganado y aclimatar las aves domésticas, así como desarrollar “algunas industrias”, particularmente plantaciones de sábila y otras plantas textiles (P. L. BLANCO PEÑALVER, *Historia territorial de Venezuela, Tomo I* [Caracas: Escuelas Gráficas Salesianas, 1954], 104-105). Claramente ninguna de estas actividades se desarrolló, mientras que los antillanos (bonerianos) ya se habían asentado en Los Roques décadas antes y los margariteños llegarían en los años 1920 (ANTCZAK, *Islands of Salt, ob. cit.*, 99-127; Andrzej ANTCZAK y María Magdalena ANTCZAK, “Este faro sí era un faro bueno...”,

La Tortuga, engranaje clave del mundo atlántico

158

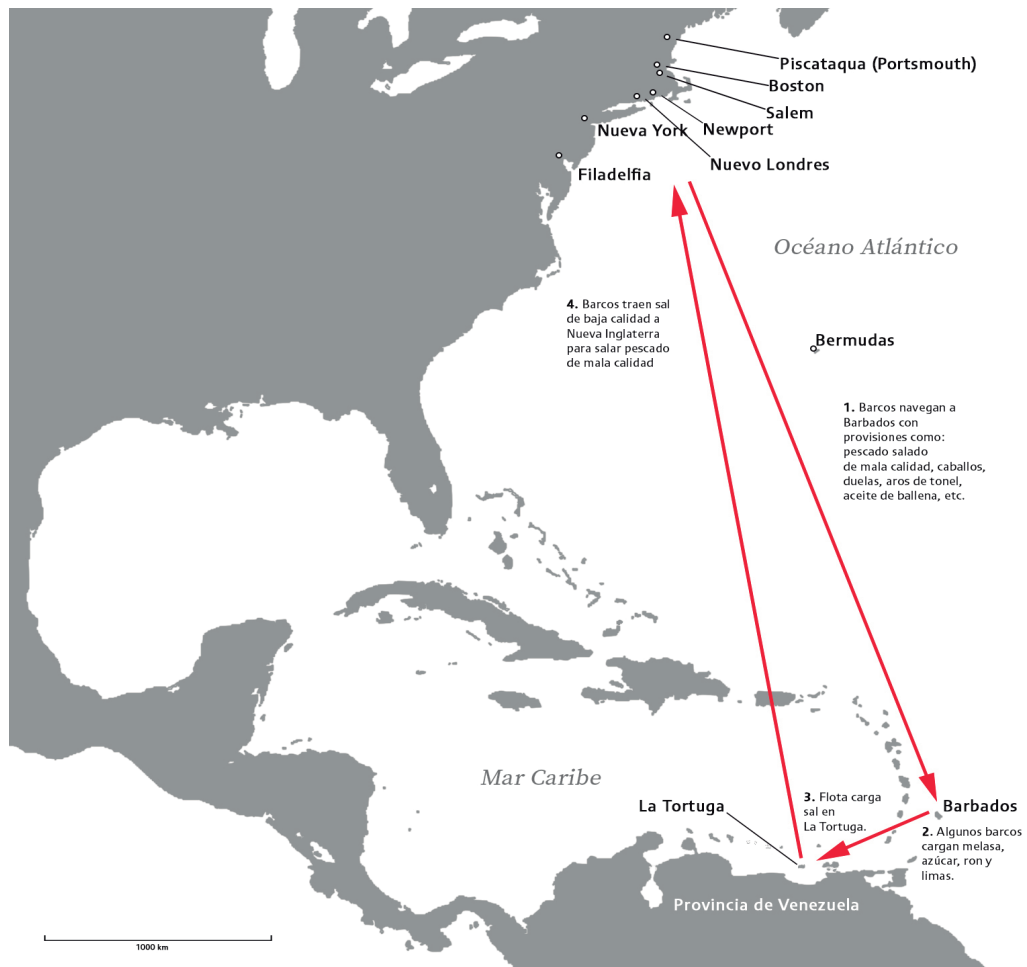
La sal de La Tortuga ejercía un fuerte magnetismo en las colonias británicas de Norteamérica durante los siglos XVII y XVIII. Las visitas angloamericanas a la salina de la isla se sostuvieron por más de 150 años, con casi 70 años de intensa carga de sal por parte de las flotas de Saltertuda. Estas flotas mercantes compuestas por hasta 60 embarcaciones, bendecidas por la Corona británica y acompañadas por sus navíos de guerra, sólo eran comparables en el mundo Atlántico de la época con las famosas Flotas de Indias españolas. Pero, a diferencia de éstas, las flotas de Saltertuda resguardaban la halita, un mineral mucho más modesto que el oro y la plata, aunque no menos importante en la maquinaria económica imperial de Gran Bretaña y sus colonias norteamericanas. En pocas palabras, La Tortuga era la isla de sal caribeña más importante para Nueva Inglaterra y se convirtió en un engranaje clave del sistema capitalista mercantil del Imperio Británico, mucho más importante de lo que había sido para los neerlandeses del siglo XVII. Tanto así, que la travesía anual de la Flota de Saltertuda de Nueva Inglaterra con pescado de desecho y provisiones para las Antillas, su posterior escala de varias semanas para rastrillar sal en La Tortuga y el retorno a sus puertos de origen cargados con este cloruro de sodio gratuito, trazaron un inconfundible patrón de comercio triangular dentro del más grande y reconocido comercio triangular atlántico (Figura 7).

Durante el siglo XVIII los angloamericanos se habían vuelto desesperadamente dependientes de la sal de La Tortuga, exigiendo en numerosas ocasiones que los españoles reconocieran su derecho a explotar la salina y negociando importantes artículos en tratados comerciales que les permitían hacerlo. Tal era su dependencia que cuando las vitales flotas salineras fueron atacadas por corsarios de la Corona

Tópicos de Maraven, 1988, número, 589, 20-23). La Tortuga y sus frágiles ecosistemas se resistían al “desarrollo” y han permanecido en gran medida intocados hasta el día de hoy.

española, las pesquerías de Nueva Inglaterra se resentían. Hemos visto que, aunque estuviesen custodiadas por navíos de la Marina Real, los viajes anuales a La Tortuga eran empresas peligrosas y la sed por la sal a veces se cobraba caro con la captura de embarcaciones angloamericanas o el encarcelamiento de sus tripulaciones por corsarios guipuzcoanos, así como la resultante ira diplomática inter imperial. Pero, estos asedios de corsarios y piratas eran aparentemente un pequeño precio que pagar en el panorama económico más amplio del Atlántico británico, donde la sal gratuita de La Tortuga sostenía las pesquerías de Nueva Inglaterra.

Figura 7. Mapa de Norteamérica y el Caribe donde destaca el comercio triangular creado por las flotas de Saltertuda



Mientras tanto, los españoles seguían ingenuamente ignorando lo estratégicamente importante que era la sal de la isla para sus enemigos británicos, y la manera en la cual, en la cadena de bienes de la economía atlántica, ésta no solamente salaba el pescado de desecho que alimentaba a los esclavizados de plantaciones azucareras británicas, sino también de las francesas. Por lo tanto, se puede concluir que, sin que lo supieran las autoridades coloniales venezolanas de la época –y totalmente desconocido para la historiografía venezolana moderna– durante más de un siglo y medio, la sal de la modesta y desértica isla española de La Tortuga alimentó el músculo de los imperios británico y francés.

160

Es sólo ahora que se puede contar la verdadera y completa historia de La Tortuga, una historia que la hace una isla mucho más importante en el panorama geopolítico atlántico que el romantizado nido de piratas, su tocaya, la isla Tortuga haitiana del siglo XVII. Estas nuevas páginas de historia tortuguense hacen que esta otrora desconocida isla venezolana no sólo surja de las sombras historiográficas nacionales, sino que también se afiance en las mucho más amplias aguas de las historiografías caribeñas y atlánticas. En 1945, Walter Dupouy concluía sus breves apuntes históricos sobre la isla diciendo que: “La historia de La Tortuga –su historia más intensa– parece haber concluido entonces, hace tres siglos, cuando las aguas del Caribe eran surcadas por pesadas urcas [neerlandesas]”.¹²⁷ Como ahora lo entendemos casi ochenta años más tarde, la historia más intensa de La Tortuga más bien transcurrió entre el “reluciente clarín castellano que instaba al combate” con los neerlandeses en los 1630s y “la voz aguda de la sirena de vapor” del siglo XIX, concluyendo hace dos siglos, cuando las cálidas aguas del Caribe venezolano eran surcadas por ágiles goletas, bergantines y balandras angloamericanas y la salina retumbaba con centenares de voces de hombres rastrillando y cargando aquel duro cristal del viento, la sal.¹²⁸

¹²⁷ Walter DUPOUY, Walter. “Datos para la historia de la Isla de la Tortuga, Venezuela”. *Memoria de la Sociedad de Ciencias Naturales La Salle*, 1945, año 5, número 13, 40.

¹²⁸ *Idem*.

Bibliografía

Archivos

ADM (Admiralty Papers), THE NATIONAL ARCHIVES, Kew.

ADM 36/2661

ADM 36/6440

ANH, ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, Caracas.

Judiciales 10-11-110, folios 1-12

NOSL (Naval Office Shipping Lists), PUBLIC RECORD OFFICE, Londres.

Barbados C.O (Colonial Office) 33/13-15

Bermuda C.O. 41/6-7

Massachusetts C.O. 5/848-851

New Hampshire C.O. 5/967-969

New York C.O. 5/1222-1229

161

Periódicos angloamericanos del siglo XVIII

American Weekly Mercury

Boston Chronicle

Boston Evening-Post

Boston Gazette

Boston News-Letter

Boston Post-Boy

Connecticut Gazette

Connecticut Journal

Connecticut Courant, and the Weekly Intelligencer

Daily Journal (Londres)

Essex Gazette

New-Hampshire Gazette

New-York Gazette

New-York Gazette, or Weekly Post-Boy

New-York Weekly Journal

Newport Mercury

Pennsylvania Gazette

Pennsylvania Ledger

Providence Gazette

Pennsylvania Packet

Weekly Post-Boy

Weekly Rehearsal

162

Fuentes primarias

“Address of the Governor, Council and Assembly of the Massachusetts Bay to the Queen”. Carta, 3 de diciembre de 1713. En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, July, 1712-July, 1714*. Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1926, p. 256.

ANÓNIMO. “Extract from a Letter”, 23 de marzo, Islas Turcas. En *Political Register and Impartial Review of New Books, Vol. 3*. Londres: H. Beevor, 1768, pp. 90-93.

ANÓNIMO. *Report of a French Protestant Refugee in Boston*. Traducido por E. T. Fisher. Brooklyn, 1868.

BANISTER, Thomas. *A Letter to the Right Honourable the Lords Commissioners of Trade & Plantations; or, A Short Essay on the Principal Branches of the Trade of New-England*. Londres, 1715.

CHALKLEY, Thomas. *A Journal of the Life and Travels of Thomas Chalkley*. Linfield, 1835.

CHEVER, George F. "Some Remarks of the Commerce of Salem from 1626 to 1740 etc". En *Historical Collections of the Essex Institute*. Salem: Essex Institute, 1859, pp. 77-91.

CLATWORTHY, John. Declaración, 1 de mayo de 1699. En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699; Also Addenda 1621-1698*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1908, p. 195.

COLONIAL SOCIETY OF MASSACHUSETTS. *Transactions, Volume 26*. Boston: Colonial Society of Massachusetts, 1927, p. 241.

COMMONWEALTH OF MASSACHUSETTS. *Documents Printed by Order of the Senate of the Commonwealth of Massachusetts during the Session of General Court*. Boston, 1894.

"Compañía Guipuzcoana, Tomo XV". *Boletín del Archivo General de la Nación*, 1947, tomo 34, número 136, pp. 392-401.

COUNCIL OF MASSACHUSETTS BAY. 10 de diciembre de 1701, Charlestown. "Minutes of Council of Massachusetts Bay". En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1701*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1910, pp. 669-670.

COUNCIL OF TRADE AND PLANTATIONS. Carta, 15 de enero de 1714, Whitehall. "Council of Trade and Plantations to Lord Bolingbroke [la misma carta también enviada a la reina]". En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, July, 1712-July, 1714*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1926, p. 289.

"Deposition and Memorial in Trial of the Ship America in the North Carolina Court of Vice Admiralty, April 30, 1776". *Naval Documents of the American Revolution, Volume 4*. Washington D.C.: Department of the Navy, 1969, pp. 1349-1350.

DUDLEY, Governor. Carta 10 de noviembre de 1707. "Governor Dudley to the Council of Trade and Plantations". En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1706-1708, June*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1916, p. 589.

HAMILTON, Governor. Carta, 10 de septiembre de 1718. "Governor Hamilton to Mr. Popple". En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, August, 1717-December, 1718*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1930), p. 352.

HOLYOKE, Mary Vial. "Diary of Mrs. Mary (Vial) Holyoke, 1760-1800". En *The Holyoke Diaries, 1709-1856*. Salem: Essex Institute, 1911, pp. 47-138.

Journal of the Expedition to La Guira and Porto Cavallos in the West-Indies, under the Command of Commodore Knowles. In a Letter from an Office on board the Burford to his Friend at London. Londres: J. Robinson, 1744.

LIBRARY OF CONGRESS. *Journals of the Continental Congress, 1774-1789, Volume 15.* Washington D.C.: Government Printing Office, 1909.

“Memorial of loss and damage sustained by William Cheshyre of Liverpool and Benjamin Foster of Boston...”. En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1730.* Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1937), p. 320.

“Memorial of the Lt. Governor and Council of the Massachusetts Bay to the King”. Documento, 8 de julio de 1726, Nueva Inglaterra. En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1726-1727.* Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1936, pp. 105-106.

164

“Minutes of His Majesty’s Council”. Documentos, 7 de octubre de 1766, Bermuda. *Bermuda Journal of Archaeology and Maritime History*, 1996, volumen 8, pp. 200-227.

PARLIAMENTARY DEBATES. *A Collection of the Parliamentary Debates in England, from the Year 1668-1741, Volume 7.* 1741.

PITMAN, Henry. “A Relation of the Great Sufferings and Adventures of Henry Pitman, Chirurgeon to the Late Duke of Monmouth”. En *An English Garner: Stuart Tracts 1603-1693.* Westminster: Archibald Constable and Co., 1903 [1689], pp. 431-467.

POPPE William. Carta, 11 de abril de 1700. “William Popple to Richard Haynes”. En Cecil HEADLAM (ed.): *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1700.* Londres: Her Majesty’s Stationery Office, 1910, p. 165.

“Proceedings of the Convention of Delegates”. Documento, 5 de enero de 1776. En *The Proceedings of the Convention of Delegates for the Counties and Corporations in the Colony of Virginia.* Richmond, 1813, pp. 85-87.

PUTNAM, Israel. Carta, 18 de noviembre, Whitmarsh. “General-Major Putnam to Richard Henry Lee”. En Jared SPARKS (ed.): *The Writings of George Washington, Volume V.* Nueva York: Harper & Brothers, 1847 (1777), pp. 157-160.

“Registro Principal Distrito Federal, Tierras Baldías”. *Boletín del Archivo General de la Nación*, 1987, tomo 70, número 277, pp. 268-290.

ROGERS, Capitán William. Carta, 22 de mayo de 1776. "Captain William Rogers to the New York Provincial Congress". En William James MORGAN (ed.): *Naval Documents of the American Revolution, Volume 5*. Washington D.C.: Department of the Navy, 1970, p. 204.

Ship papers of the Sloop *Gull* 1761-1765, VFM 1450, Manuscripts Collection, G. W. Blunt White Library, MYSTIC SEAPORT MUSEUM, Inc.

SIMON, Peter. Petición, 1 de mayo de 1776. "Petition of Peter Simon to the Continental Congress". En William Bell CLARK (ed.): *Naval Documents of the American Revolution, Volume 4*. Washington D.C.: Department of the Navy, 1969, p. 1364.

VON HUMBOLDT, Alexander. *Travels to the Equinoctial Regions of America, during the Years 1799-1804*. Vol. I. Translated by Thomasina Voss. Londres: Bell & Daldy, 1872.

Fuentes secundarias

165

ACOSTA SAIGNES, Miguel. *La vida de los esclavos negros en Venezuela*. Caracas: Hesperides, 1967.

AIZPURUA, Ramón. *Curazao y la Costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1993.

ANTCZAK, Andrzej T., Konrad A. ANTCZAK y Maria Magdalena ANTCZAK. "Risky Business: Archaeology of the Dutch Salt Enterprise on La Tortuga Island Venezuela (1624-38)". *Post-Medieval Archaeology*, 2015, volumen 49, número 2, pp. 189-219.

ANTCZAK, Andrzej y Maria Magdalena ANTCZAK. "Este faro sí era un faro bueno...". *Tópicos de Maraven*, 1988, número, 589, pp. 20-23.

ANTCZAK, Konrad A. "'Tavern' by the Saltpan: New England Seafarers and the Politics of Punch on La Tortuga Island, Venezuela, 1682-1781". *International Journal of Historical Archaeology*, 2015, volume 19, número 1, pp. 159-187.

ANTCZAK, Konrad A. "Cultivating Salt: Socio-Natural Assemblages on the Saltpans of the Venezuelan Islands, Seventeenth to Nineteenth Century". *Environmental Archaeology*, 2018, volumen 23, número 1, pp. 56-68.

ANTCZAK, Konrad A. *Islands of Salt: Historical Archaeology of Seafarers and Things in the Venezuelan Caribbean, 1624-1880*. Leiden: Sidestone Press, 2019.

BISHOP, J. Leander, Edwin T. FREEDLEY y Edward YOUNG. *A history of American manufactures, from 1608 to 1860: exhibiting ... Volume I*. Edward Young & Co.: Philadelphia, 1864.

BLANCO PEÑALVER, P. L. *Historia territorial de Venezuela, Tomo I*. Caracas: Escuelas Gráficas Salesianas, 1954.

BOLSTER, Jeffrey W. *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail*. Cambridge: Harvard University Press, 1997.

BORGES, Analola. *Isleños en Venezuela: la gobernación de Ponte y Hoyo*. Santa Cruz de Tenerife: Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, 1960.

BRACHO PALMA, Jairo. *El derecho internacional marítimo en el Mar de Venezuela (1700-1783)*. Caracas: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005.

BRICEÑO MONZILLO, José Manuel. *Venezuela y sus fronteras con Colombia*. Mérida: Universidad de los Andes, 1995.

166

BRICEÑO MONZÓN, Claudio Alberto. "Las fronteras occidentales de Venezuela: problema de seguridad y defensa civil y militar". *Montalbán*, 2004, número 37, pp. 203-240.

BROWNRIGG, William. *The Art of Making Common Salt*. Londres, 1748.

COBBETT, William. *Cobbett's Parliamentary History of England: 1737-1739, Volume X*. Londres, 1812.

COLLEDGE, J. J. *Ships of the Royal Navy*. Revisado por Ben Warlow. Philadelphia: Casemate Publishers, 2010.

DAWSON, Kevin. "Enslaved Ship Pilots in the Age of Revolutions: Challenging Notions of Race and Slavery between the Boundaries of Land and Sea". *Journal of Social History*, 2013, volumen 47, número 1, pp. 71-100.

DE AMEZAGA ARESTI, Vicente. *Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios*. Caracas: Ediciones del Cuantricentenario de Caracas, 1966.

DE PAUW, Linda Grant. *Seafaring Women*. Boston: Houghton Mifflin, 1982.

DUGAW, Dianne. "Female Sailors Bold: Transvestite Heroines and the Markers of Gender and Class" En Margaret S. CREIGHTON y Lisa NORLING (eds.): *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1996. pp. 34-54.

DUPOUY, Walter. "Datos para la historia de la Isla de la Tortuga, Venezuela". *Memoria de la Sociedad de Ciencias Naturales La Salle*, 1945, año 5, número 13, pp. 36-40.

FAIRCHILD, Byron. *Messr. William Pepperrell: Merchants at Piscataqua*. Ithaca: Cornell University Press, 1954.

FELT, Joseph B. *Annals of Salem, Vol. II*. Salem: W & S. B. Ives, 1849.

FRITZ, Reginald Heber. "Zabdiel Boylston, Inoculator, and the Epidemic of Smallpox in Boston 1721". *Bulletin of the John Hopkins Hospital*, 1911, volumen 21, número 247, pp. 316-327.

GREGORY Anthony. *The Turks Islands Salt Trade and Industry: An Historical Economic Geography*. Tesis de maestría inédita, Berkeley: University of California Berkeley, 1978.

HANDLER, Jerome y Diane WALLMAN. "Production Activities in the Household Economies of Plantation Slaves: Barbados and Martinique, Mid-1600s to Mid-1800s". *International Journal of Historical Archaeology*, 2014, volumen 18, número 3, pp. 441-466

167

HERTSLET, Sir Edward. *Treaties and Tariffs Regulating the Trade Between Great Britain and Foreign Nations, etc. Part V, Spain*. Londres, 1878.

HUNTLEY, Francis Carroll. *Salt: A Study in Colonial Economy*. Tesis de Maestría inédita, Berkeley: University of California Berkeley, 1948.

HUSSEY, Roland Dennis. *The Caracas Company 1728-1784*. Cambridge: Harvard University Press, 1934.

INNIS, Harold A. *The Cod Fisheries: The History of an International Economy*. Toronto: University of Toronto Press, 1954.

JARVIS, Michael. "In the Eye of All Trade:" Maritime Revolution and the Transformation of Bermudian Society. Tesis doctoral inédita, Williamsburg: College of William & Mary, 1998.

JARVIS, Michael. "Maritime Masters and Seafaring Slaves in Bermuda, 1680-1783". *William and Mary Quarterly*, 2002, volumen 59, número 3, pp. 585-622.

JARVIS, Michael. *In the Eye of All Trade: Bermuda, Bermudians, and the Maritime Atlantic World, 1680-1783*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010.

KENNEDY, Cynthia M. "The Other White Gold: Salt, Slaves, the Turks and Caicos Islands and British Colonialism". *The Historian*, 2007, volumen 69, pp. 215-230.

KLOOSTER, Wim. "Subordinate but Proud: Curaçao's Free Blacks and Mulattoes in the Eighteenth Century". *New West Indian Guide*, 1994, volumen 68, número 3, pp. 283-300.

LYDON, James G. *Fish and Flour for Gold, 1600-1800: Southern Europe in the Colonial Balance of Payments*. Philadelphia: The Library Company of Philadelphia, 2008.

MACKAY, Charles, *Memoirs of Extraordinary Popular Delusions*. Londres, 1841.

MAGRA, Christopher P. *The New England Cod Fishing Industry and the Maritime Dimensions of the American Revolution*. Tesis doctoral inédita, Pittsburg: University of Pittsburg, 2006.

MAXWELL, Clarence. "Enslaved Merchants, Enslaved Merchant-Mariners, and the Bermuda Conspiracy of 1761". *Early American Studies*, 2009, volumen 7, número 1, pp. 140-178.

168 MCFARLAND, Raymond. *The History of the New England Fisheries with Maps*. Nueva York: University of Pennsylvania/D. Appleton and Company, 1911.

MCLACHLAN, Jean O. *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1940.

MITCHELL, Elise A. "Morbid Crossings: Surviving Smallpox, Maritime Quarantine, and the Gendered Geography of the Early Eighteenth-Century Intra-Caribbean Slave Trade". *The William and Mary Quarterly*, 2022, volumen 79, número 2, pp. 177-210.

PARES, Richard. *Yankees and Creoles: The Trade Between North America and the West Indies Before the American Revolution*. Londres: Longmans, Green and Co., 1956.

PARES, Richard. *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*. Londres: Taylor & Francis, 1963.

RODGER, N. A. M. *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*. Londres: William Collins, 1986.

ROSA ACOSTA, Rosauero. *Diccionario geográfico-histórico del Estado Nueva Esparta*. Pampatar: Tipografía Rodara, 1984.

RUPERT, Linda. "Contraband Trade and the Shaping of Colonial Societies in Curaçao and Tierra Firme". *Itinerario*, 2006, volumen 30, número 3, pp. 35-54.

RUPERT, Linda. "Shaping an Inter-Imperial Exchange Zone: Smugglers,

Runaway Slaves, and Itinerant Priests in the Southern Caribbean”. En Danna A. LEVIN ROJO and Cynthia RADDING (eds.): *The [Oxford] Handbook of Borderlands of the Iberian World*. Oxford: Oxford University Press, 2019. 10.1093/oxfordhb/9780199341771.013.17.

SPRINGER, Haskell. “The Captain’s Wife at Sea”. En Margaret S. CREIGHTON y Lisa NORLING (eds.): *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1996, pp. 92-117.

SLOANE, Hans *A Voyage to the Islands Madera, Barbados, Nieves, S. Christophers and Jamaica, etc.* vol. I. Londres, 1707.

STROUD, George. *A Digest of the Laws of Pennsylvania, Seventh Edition*. Philadelphia: Thomas Davis, 1847.

SUBERO, Jesús Manuel. *Cien años de historia margariteña*. Caracas: Impresora Delta, 1965.

SUBERO, Jesús Manuel. *El libro de Coche*. La Asunción: Ediciones del Gobierno del Estado Nueva Esparta, 1975.

169

TAPLEY, Harriet Silvester. *Early Coastwise and Foreign Shipping of Salem: A Record of the Entrances and Clearances of the Port of Salem, 1750-1769*. Salem: The Essex Institute, 1934.

TROCONIS DE VERACOECHEA, Ermilia, ed. *Documentos para el estudio de Los esclavos negros en Venezuela*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1969.

VICKERS, Daniel con Vince WALSH. *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail*. New Haven: Yale University Press, 2007.

VIVAS PINEDA, Gerardo. *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas: Fundación Polar, 1998.

VIVAS PINEDA, Gerardo. “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el curso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2006, número 5, pp. 357-377.

VIVAS PINEDA, Gerardo. “La península regalada: el olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira, 1833-1891”. *Tiempo y Espacio*, 2015, volumen 33, número 64, pp. 243-286.

WARD, Barbara McLean. “The Moffatts of Portsmouth, New Hampshire, and the Caribbean”. En Peter BENES (ed.): *New England and the Caribbean*. Deerfield: The Dublin Seminar for New England Folklife Annual, 2008, pp. 59-73.

WERLE, Berenice E. *The Colonial Salt Industry*. Tesis de Maestría inédita, Washington D.C.: Catholic University of America, 1940.

WINFIELD, Rif. *British Warships in the Age of Sail 1817-1863: Design, Construction, Careers and Fates*. Barnsley: Seaforth Publishing, 2014.