

Germán Luis Andrade Muñoz, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2006.

Las reformas borbónicas emprendidas a lo largo del siglo XVIII suponen siempre un buen punto de encuentro para los modernistas hispano-americanos. Si nos referimos, en concreto, a las relaciones ultramarinas de España con sus posesiones, allende los mares, este interés aumenta geométricamente. En otro orden de cosas, si las relaciones comerciales entre España y América, la Carrera de Indias, están debidamente analizadas en las múltiples aportaciones que la historiografía ha ido realizando durante el siglo pasado y este, no ocurre lo mismo con el estudio de los medios que lo hicieron posible, es decir, los barcos. Pero si, además, nos circunscribimos a las industrias auxiliares de la construcción naval como la carpintería de ribera, la herrería, los altos hornos, la farolería y, sobre todo, a la producción de velas y el cordaje naval, que en términos náuticos son la lona y la jarcia, descubrimos que apenas han sido tratadas.

En este sentido, la obra de Andrade Muñoz, fruto de su tesis de maestría presentada en el Instituto Mora en el año 2002, representa una pieza más en la reconstrucción del esqueleto de la industria naval española del siglo XVIII. Si bien es cierto que la óptica del autor nos sitúa acertadamente en el mundo novohispano, en unas fechas en que la relación de la metrópolis y el virreinato suponían un nexo imprescindible para aquella, no es menos importante como contribución al entramado industrial hispano de su Marina de guerra. El texto nos ofrece dos enfoques a tener en cuenta. Por un lado, aborda directamente el extenso universo de la industria auxiliar de la construcción naval, aspecto que cualquier potencia mundial que se preciara en la época, y que se precie en la actualidad debe mimar. Nos referimos a la logística y al mantenimiento de buques y tripulaciones, entendiéndose por ello las labores necesarias para suministrar los materiales destinados al acabado (impermeabilización, arboladura, aparejo, mobiliario y un largo etc.), a la reparación de los buques y, también, al abastecimiento de los víveres que mitigaban la hambruna endémica de los marinos. Por otro lado, el autor nos acerca al entrelazado ambiente de negocio del virreinato, en el que comunidades indígenas y familias acomodadas, representantes estas últimas del comercio local, participaron en los contratos con la corona española. Ambas, por una parte, la necesidad de suministros en equipos, materiales y alimentos, los llamados pertrechos navales y, por otra, la existencia de una iniciativa privada unida a la demanda militar de la monarquía, dinamizaron el contexto comercial de una Nueva España setecentista.

La obra se estructura en dos grandes partes que nos aproximan al centro de su aportación: el dinámico mundo de los negocios novohispanos. En la primera, nos centraremos en el desarrollo naval español en aquella época y su especial vinculación con la Carrera de Indias. En la segunda, obtendremos un listado de las contratas específicas de suministros con las que entenderemos la gran complejidad que representaba el abastecimiento de las fuerzas navales modernistas. Para abordar este último tema, nos enfrentaremos, en primer lugar, al dilema de la época: contratar asientos a particulares, o administrar el suministro directamente. Resuelta dicha cuestión sobre la base de las limitaciones económicas, materiales y humanas de la monarquía que impedirían una administración directa, se impondría el sistema de asientos; en virtud del cual, asistiríamos al desarrollo del negocio en sus dos vertientes: material y alimentario. Así, el autor aborda el corte y la labra de las maderas, verdadera materia prima de los bosques flotantes del siglo XVIII, que se ajustará en los diversos contratos de Andrés Berdejo, Ramón Carballo, Agustín del Agua, Pedro Moscoso, José Jiménez y Esteban Bejarano. Continuará con la provisión de arboladuras de Nueva España, establecida por administración directa desde 1766 hasta 1772, probablemente por su consideración de producto estratégico de primer orden, para desaparecer, a partir de los años ochenta, con la reanudación de las compras de árboles en el Báltico y del sur de Estados Unidos. Seguidamente retomará el fomento del cultivo y la manufactura de lino y cáñamo, necesarios para la confección del aparejo, “motor” de una época, en la que el viento determinaba la bonanza en la travesía o la victoria en el combate, supondría la puesta en marcha de diversas medidas reformistas de la mano de José de Gálvez. A continuación, nos informaremos de la importancia de la brea y el alquitrán, necesarios en la impermeabilización de los cascos de los buques, y que actuarán como aglutinantes de la economía de los grupos indígenas en forma de asientos como el de Pedro Marques y los indígenas de San Antonio de Tequepexpan. Más adelante se aborda el suministro de víveres para las dotaciones de los barcos militares españoles, las galletas o bizcocho, formados por masas de harina hidratada y horneada, llena de gorgojos, pero que permitían la pobre alimentación de los hombres enfrentados al reto trasatlántico y las carnes y tasajos que contribuían a no hacer tan insípidas las primeras. Comenzados los asientos de galleta en el siglo XVII, con las contratas de Sebastián Ponce de León y de Antonio González, continuarán su andadura con los sucesivos arrendamientos de Pedro Rojas, Miguel Lasso de la Vega, Manuel Lebrija y Pruna y sus hijos. El suministro de carne tendría la particularidad de ejecutarse, normalmente, con los comerciantes e industriales de las propias ciudades. El caso citado en la obra se centra en la provisión del

castillo de San Juan de Ulúa, detallando los contratos de Juan Pérez Cancio y José Camacho Mendoza. Por último, con la ayuda del autor, nos embarcaremos en la actividad comercial de un buque de la época para comprender cómo los propios barcos funcionaban individualmente en su abastecimiento, comprando a otras embarcaciones o a particulares y revendiendo las sobras, estableciéndose a bordo una verdadera microeconomía. Esta supone una gran dificultad para los historiadores actuales porque hemos perdido la mayor parte de las referencias documentales de estas transacciones, y a la vista de ello, es imposible cifrar las dimensiones del costo material de la Marina de guerra española en los tiempos modernos. Sea, pues, bienvenida la obra de Germán Luis Andrade Muñoz como contribución a dotar de mayor contenido esta visión incompleta de la industria naval y de la logística marítima moderna española del siglo XVIII y, además, por su aportación a despejar las dudas sobre el proceso de construcción de elites mercantiles novohispanas enriquecidas, en parte, por los negocios con la corona.

Manuel Díaz Ordóñez
Universidad de Barcelona

Oscar Zanetti Lecuona, *Las manos en el dulce. Estado e intereses en la regulación de la industria azucarera cubana, 1926-1937*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2004, 203 pp. (contiene índice general, bibliografía, fuentes y cuadros).

Las manos en el dulce es la historia del proceso por el que la industria azucarera cubana abandonó la nunca libre concurrencia del mercado y pasó a ser controlada, regulada y limitada por el Estado en Cuba entre 1926 y 1937, en el llamado periodo de entreguerras del siglo XX.

El sector ha sido objeto de bastantes estudios en esa misma etapa, en términos generales o en determinados aspectos (económicos, empresariales, tecnológicos, laborales, financieros, comerciales, legislativos), por ejemplo, del propio Oscar Zanetti (*Los cautivos de la reciprocidad*, La Habana, Ciencias Sociales, 1989; *Dinámica del estancamiento. El cambio tecnológico en la industria azucarera cubana entre 1926 y 1958*, La Habana, IHC, 1996, o *United Fruit Company: un caso de dominio imperialista en Cuba*, La Habana, Ciencias Sociales, 1976, esta última obra en coautoría con Alejandro García Álvarez); Ramiro Guerra (*Azúcar y población en las Antillas*, La Habana, Cultural, 1927, y *La industria azucarera en Cuba*, La Habana, Cultural, 1946); Ángel Usátegui (*Compilación legal sobre el azúcar*, La Habana, Hermes, 1935, y *El colono cubano*, La Haba-