

Germán Luis Andrade Muñoz, *Un mar de intereses, la producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2006, 210 pp.

La encuesta realizada por la Compañía Mitofsky, en octubre de 2003, reveló el enorme desconocimiento que tenemos los mexicanos sobre la Secretaría de Marina. Sólo 4% de los entrevistados conocía el nombre del titular; cuando se les preguntó sobre la función de dicha institución, poco más de 50% contestó que principalmente debía dedicarse a resguardar los límites nacionales, más de 25% no supo contestar nada al respecto y el resto de los encuestados mencionó, entre otras cosas, actividades de vigilancia, seguridad y desarrollo de los puertos. La secretaría reprobó en el combate contra el narcotráfico, la pesca ilegal y el tráfico ilícito de personas; de hecho se consideró que este organismo era incapaz de defender el territorio nacional de un posible ataque. Sin embargo, los encuestados calificaron de manera positiva la actuación de la Secretaría de Marina respecto al apoyo que ha prestado a la población en los casos de catástrofes naturales.¹ Para ahondar en el abandono de nuestros mares, por los diarios nos hemos enterado de que las circunstancias de la Marina han decaído aún más. En abril de 2007, un reporte de la Armada de México aseguró que 25% de las embarcaciones había rebasado su vida útil, más de la mitad se encontraba a la mitad de su uso y muy pocas eran las embarcaciones nuevas.² Además, desde hace varias décadas nuestra Marina ha sido la heredera de los despojos estadounidenses; por ejemplo “El Zamora es un buque armado en 1946, que fue utilizado por Estados Unidos en la segunda guerra mundial y que fue vendido a México en ’70. El buque genera gastos ocho veces mayores a los de un barco moderno y sus tareas se reducen a una quinta parte de uno de esta década”.³

En el imaginario nacional, desconocimiento y equipos oxidados, han sido la vida de nuestra Marina en los últimos años; por esta razón el libro de Germán Luis Andrade Muñoz reviste una enorme importancia: aborda la política de la monarquía española sobre la construcción naval a lo largo del siglo XVIII. Resta decir que las embarcaciones españolas tenían una raíz histórica trascendente y gozaban de un enorme prestigio internacional; los barcos españoles tenían la misión de realizar una buena parte del tráfico comercial en el ámbito mundial y proteger las posesiones ultramarinas. El autor aborda dos temas poco atendidos en la historiografía mexicana, el abasto de pertrechos navales y su contraparte, el fomento de distintas ramas productivas, y, en segundo lugar, analiza la

¹ <www.consultas.com.mx>.

² <www.elpueblo.com/25abr2007>.

³ *Reforma*, Nacional, 8 de abril de 2007, p. 6

participación que tuvieron los “individuos y corporaciones como proveedores de recursos materiales para la marina, así como los móviles e intereses que giraron alrededor de los proyectos de producción”.

Un mar de intereses investiga el proceso técnico de la construcción de las distintas embarcaciones, así como todos los problemas que se relacionaban con la conocida Carrera de Indias y su pesadilla: los piratas, quienes saqueaban las ciudades costeras y se apoderaban de los barcos cargados con las riquezas americanas. El autor hace un largo recorrido, desde la derrota de la armada invencible, cuando Felipe II, en 1588, fracasó en su intento por apoderarse de la Inglaterra de Isabel I, hasta los discretos éxitos de las reformas borbónicas, que ambicionaban renovar el centralismo español en las posesiones americanas, de finales del siglo XVIII.

En los dos primeros apartados, Germán Luis Andrade Muñoz describe el escenario donde las embarcaciones navegaban, la manera en que la corona española dictó la política naval, el interés de mantener un tráfico comercial de manera fluida, frenar el comercio ilegal y defenderse de los ataques de las potencias enemigas. De hecho, el sistema de defensa que se estableció entre los puertos americanos y europeos fue insuficiente para cumplir con sus objetivos. De manera detallada se da cuenta de la construcción de las embarcaciones, los diferentes tipos, las modificaciones experimentadas, el aumento desmedido en sus dimensiones, la velocidad que alcanzaban y la manera en que la arquitectura naval aprovechó los adelantos científicos. Respecto a este último asunto, cabe hacer mención de que, a lo largo de la historia de la navegación, según José Ignacio González Aller Hierro, compilador de tratados de náutica, “el problema más grave con el que se encontraron los antiguos navegantes fue la obtención de longitud [...] Hay que esperar hasta el siglo XVIII para que surjan métodos adecuados para el cálculo de la longitud como el de las distancias lunares”⁴ y de manera paralela la utilización del cronómetro marino de precisión, inventado por Isaac Newton.

Desde el siglo XVI la ruta comercial entre los puertos americanos y los españoles tuvo una circulación de mercancías de enorme trascendencia; una gran cantidad de productos manufacturados y alimenticios era abastecida por los talleres y los campos europeos, a cambio recibían, principalmente, los metales preciosos americanos. La corona española defendió sus intereses a través del monopolio comercial; sin embargo, la dependencia de los astilleros españoles poco a poco se fue rompiendo, y hubo la necesidad de construir embarcaciones en los puertos america-

⁴ José Ignacio González Aller Hierro (comp.), *Obras clásicas de náutica y navegación*, CD (Clásicos Tavera, 17).

nos. La construcción de naves en Nueva España fue muy exigua, en cambio, el Real Arsenal de La Habana reparaba y construía buques que hacían la Carrera a Indias; durante el siglo XVIII alcanzó su punto culminante y se consolidó como el eje articulador de la llegada y tornaviaje de las flotas de la monarquía española. Fue tal el éxito que de “los doce navíos de tres puentes y gran porte que integraron la Real Armada en el siglo XVIII, siete fueron construidos en este arsenal, incluso el primero y más famoso, el Santísima Trinidad, a pesar de resultar con grandes defectos, llegó a ser el mayor del mundo luego de transformaciones y enmiendas, ya que era el único navío dotado de cuatro baterías [140 cañones y una tripulación de 1 048 marineros]”.⁵

En la construcción de los galeones, lo que primero salta a la vista es la descomunal cantidad de madera que se consumía. Podríamos decir que dicha actividad competía fuertemente con la industria minera por la apropiación de los recursos forestales. El autor analiza las dificultades que enfrentó la administración colonial para el corte de madera en el sotavento veracruzano; de hecho, las maderas más apreciadas en Europa eran el guayacán, el zapote, la caoba, el “chicharrón” y la “quiebra de hacha”. En general, se sabe que el trabajo del corte y transporte de la madera era muy especializado. Por ejemplo, para las arboladuras se requerían pinos o abedules excepcionales por sus dimensiones, llegaban a tener más de 45 metros de altura y más de metro y medio de grosor; se requerían los más grandes, los más rectos y los más saludables. Era indispensable utilizar una gran cantidad de hombres y bestias para evitar que después del corte se dañaran o sufrieran algún deterioro en el proceso de sacarlos del bosque y transportarlos hasta los astilleros.

Hasta ahora, en la construcción de barcos han llamado más la atención de los historiadores aquellas embarcaciones más grandes, que requieren de una arquitectura más complicada o las que desplegaban un enorme poder de artillería. Pero también es cierto que se siguieron construyendo pequeñas embarcaciones, e incluso muchas de ellas eran movidas por remos y no sólo con velas, que requerían del abasto de los pertrechos tradicionales. A este respecto, José Quintero González hace un estudio sobre los motones, los remos y las bombas, instrumentos que requerían las embarcaciones y que eran construidos, principalmente, con maderas americanas o de las “Indias” como los historiadores españoles dicen.⁶

⁵ Ovidio Ortega Pereyra, *El Real Arsenal de La Habana*, La Habana, Letras Cubanas, 1998, p. 61.

⁶ José Quintero González “La madera en los pertrechos navales, provisión de motones, remos y bombas al arsenal de la Carraca”, *Tiempos Modernos, Revista Electrónica*, núm. 10, 2004, pp. 1-12. El motón es una garrucha de madera de distintos tamaños.

Otros de los pertrechos navales que tuvieron gran demanda fueron el cáñamo, el lino, la brea y el alquitrán; los primeros servían para la fabricación de velas, toldos y cuerdas entre otros; los segundos se utilizaban como lubricantes de cañones, pegamento de la madera, impermeabilizantes de las embarcaciones y las velas. Desde el siglo XVI la corona española fue deficitaria de este tipo de insumos. Como escribió Fernando Serrano Mangas, “nunca las armadas y flotas de la plata contaron con los pertrechos suficientes para mantener en óptimas condiciones sus unidades”.⁷ Los productores holandeses, ingleses, franceses y belgas eran los que abastecían la demanda española. En el caso de la brea, Finlandia fue el principal fabricante desde el siglo XVII hasta el XX, cuando se dejaron de construir barcos de madera. Con el fin de eliminar esta dependencia ancestral, la monarquía española volteó a mirar a sus colonias americanas muy tarde, y por más intentos que realizó para el fomento y cultivo de estos insumos, no consiguió jamás buenos resultados.

Los novohispanos corrieron con mejor suerte en la producción y abasto de alimentos y bebidas para las tripulaciones de los buques. La carne, el jamón, el queso, pero sobre todo las galletas y los bizcochos generaron una cadena fecunda y muy lucrativa, la cual eslabonaba desde campesinos que cultivaban el trigo, pasando por los molineros, hasta los panaderos. Las familias Rojas, Lebrija y Lasso de la Vega son algunas que administraron el asiento de las galletas y los bizcochos y amasaron cuantiosa fortuna. El monopolio les permitía acaparar los insumos, controlar el mercado y eliminar a sus competidores. El autor pone al descubierto un importante negocio que realizaban los capitanes de las embarcaciones, nos referimos a los sobrantes de víveres, entre los que se solían encontrar alimentos que se “corrompían durante la navegación”, y un contrabando disfrazado de “bebidas alcohólicas, como el aguardiente de caña y vinos de la península”.

En general, Germán Luis Andrade Muñoz concluye de manera parcial, que

todos los intentos de la marina por obtener pertrechos en Nueva España terminaron en fracasos. Creemos que el motivo principal fue la falta de transporte, como sucedió en el caso de la madera, las arboladuras, el lino y el cáñamo, circunstancia que creó un círculo vicioso donde la falta de unidades de transporte suficiente creó una carencia constante de materiales para abastecer a los departamentos y astilleros navales, provocando que la construcción de buques se limitara sólo a los de uso militar. A este problema se sumó la negligencia y la

⁷ Fernando Serrano Mangas, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 128.

poca flexibilidad del personal que dirigió la producción, además de ciertos niveles de corrupción. Todo ello tuvo consecuencias negativas en la realización de las labores y en los planes de la corona.

Por último, a partir de los datos proporcionados, podemos intuir que existía un ciclo económico en torno al comercio de la madera que abarcaba una geografía muy extensa, en la cual se circunscribían los bosques europeos y americanos; buena parte de los recursos forestales de ambos continentes estuvo involucrada en el desarrollo de la construcción naval y de otras actividades económicas que demandaban dichos insumos. Los vaivenes de los precios respondían al ciclo agrícola, la calidad y las distintas clases de madera que tenían más demanda en este mercado internacional. Es posible que futuras investigaciones vengan a dar luz sobre la rentabilidad, articulación y protagonistas que participaron en este importante y vital mercado, subordinado a la producción de metales preciosos de la economía global.

Eduardo Flores Clair

DEH-INAH