

Andrade Muñoz, G. L. (2006),
*Un mar de intereses: la producción de pertrechos navales
en Nueva España, siglo XVIII*,
Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora,
México, 210 p. (Historia Internacional), ISBN 970-684-137-7.

A lo largo del periodo colonial la construcción de los bajeles jugó un notable papel dentro de la geoestrategia de la Corona española. A través de sus embarcaciones mantuvo contacto con diferentes territorios así como el control de sus colonias americanas. Si bien a lo largo del siglo XVII las múltiples guerras que España mantuvo con otras potencias europeas la llevaron a vivir un periodo de decadencia naval, para el XVIII esta situación se modificó ya que la dinastía Borbón implementó políticas dirigidas a la reestructuración de su armada. Para lograrlo fue importante reactivar las labores ligadas a la construcción de embarcaciones, lo cual derivó en el reestablecimiento de astilleros y en la búsqueda de materiales para tal industria. Dichas medidas no únicamente se centraron en las costas peninsulares sino que también contemplaron a las americanas.

Ante este escenario, llama la atención la obra de Germán Luis Andrade dedicada al papel que tuvo la Nueva España en las políticas de abasto de pertrechos marítimos y construcción naval implementadas por España a lo largo del siglo XVIII. Según refiere el autor, el objetivo de la obra es conocer las necesidades que tuvo el imperio español para sostener su sistema naval, así como la forma en la que la Nueva España contribuyó a la reestructuración y sostén de la marina de guerra; esto fue relevante ya que permitió a individuos y corporaciones coloniales participar como proveedores de recursos, abastos y materiales náuticos (p. 9). La periodicidad en la que el autor centra su estudio abarca de 1714 a 1808, es decir, momentos coyunturales para España ya que el primero marca el inicio de los borbones al frente del trono y el último la ausencia de esa dinastía debido a la intervención francesa. El periodo seleccionado, en

palabras del autor, es “una época de proyectos, reformas y procesos que buscaron hacer de la Armada una institución militar dinámica y moderna” (p. 10).

La obra es novedosa ya que aborda temas que han sido estudiados de forma parcial o desde la perspectiva peninsular. Esto es, que los estudios referentes a la construcción naval, hechos en México, pocas veces se han ligado a contextos más amplios ya que consideraron a la marina mexicana ajena al desarrollo peninsular. Por otro lado, los trabajos hechos en Europa (en especial España) y Estados Unidos, se refieren a la industria naval peninsular y a las políticas implementadas por la dinastía Borbón pero sin considerar, o hacerlo de forma periférica, el papel de las colonias americanas. Ante esta situación la obra de Germán Luis Andrade es propositiva ya que además de abordar el papel que tuvo la Nueva España en la construcción naval hispánica como proveedora de pertrechos y abastos, también se refiere a la forma en la que dichas actividades permitieron participar a individuos e incluso comunidades en el sostenimiento de la fuerza naval española.

Cabe mencionar que Andrade ha tenido continuidad con sus investigaciones. Esta obra es producto de su tesis de maestría,¹ la cual a su vez continúa su trabajo de licenciatura también centrado en temas referentes a la construcción naval (Andrade, 2001). Su estudio se basa en múltiples documentos provenientes del Archivo General de la Nación así como en diversos libros que fueron elaborados a lo largo del periodo colonial.

Para comprender el desarrollo de la industria náutica peninsular durante el siglo XVIII, Andrade consideró necesario conocer los antecedentes de ésta y las condiciones que

influyeron en sus transformaciones. Por eso, a lo largo de su primer capítulo se dedica a explicar la forma en la que en la Península Ibérica, por su ubicación geográfica, se dieron las pautas para involucrarse en distintas navegaciones que requirieron el uso de varios tipos de embarcaciones, las cuales, en gran medida, fueron fabricadas siguiendo las tradiciones lusitana, andaluza y cantábrica. A partir de la necesidad de mantener comunicación con los territorios americanos, se usó al galeón como principal embarcación de las navegaciones trasatlánticas. Dicho tránsito requirió desde el siglo XVI la implementación de políticas defensivas, las cuales siempre estuvieron ligadas a las rutas comerciales. Tras la derrota de la Armada Invencible en 1588, la Corona se vio en la necesidad de crear diversas escuadras (Vizcaya, Lisboa y Cádiz) que protegieran las navegaciones peninsulares, para lo cual fue necesario fomentar la construcción naval y a su vez tratar de homogeneizar las dimensiones de los bajeles así como los materiales a usar y las técnicas de construcción. Entre las armadas creadas surgió la de Barlovento para proteger las navegaciones del Caribe y las Antillas y cuya duración no fue prolongada; su implementación, sin embargo, dejó ver el interés de las autoridades reales por integrar a las colonias americanas en el papel de constructores. A partir del siglo XVIII la situación cambió, ya que tras la Guerra de Sucesión la armada hispánica quedó en un estado deplorable, por lo que fue necesario reactivar la construcción naval de España, medida que afectó a los ámbitos americanos. Se retomaron técnicas inglesas y francesas para modernizar las armadas, se reestablecieron astilleros (incluido el de La Habana) y a partir de ello fue necesario conseguir bastimentos suficientes para ellos; es ahí cuando las colonias americanas volvieron a tener un papel principal.

En el segundo capítulo el autor explica la forma en la que en las colonias americanas se implementaron sistemas defensivos, principalmente en el Caribe por ser la fachada que

constantemente recibía los asedios enemigos. Para rechazarlos, se otorgaron patentes de corso y se hicieron bajeles que patrullaron la zona. En este último aspecto fue necesario consultar a las autoridades indianas sobre el tipo de materiales y bastimentos que podrían conseguir en sus jurisdicciones. Este interés de fomentar la construcción naval cambió cuando se sufrieron los asedios de los ingleses Drake y Hawkins, tras lo cual las autoridades plantearon la construcción de fortalezas en los litorales americanos, los cuales fueron regularmente financiados a través de situados.² Para el XVIII, con las transformaciones planeadas por la dinastía Borbón, se reactivó el astillero de La Habana por su ubicación estratégica; y aunque en varias ocasiones se intentó hacer lo mismo en las costas de Veracruz, ese plan no se concretó. Tras la guerra de los Siete Años (cuando La Habana fue tomada por los ingleses en 1762) la Corona española vio la necesidad de reformar su sistema naviero así como la administración y defensa de sus colonias. Esto llevó a brindar más apoyo al astillero de La Habana, por lo que se requirió el envío de mayor cantidad de pertrechos provenientes de territorio continental. Por otro lado, las políticas comerciales, como la del comercio libre, surgieron para reestructurar el tráfico y la defensa que existía en los litorales americanos. Las presiones enemigas no pararon y para 1776, cuando se vio la inminente guerra con Inglaterra, volvió a intentarse el establecimiento de un astillero en Veracruz; algo que nuevamente no se concretó.

Las aportaciones más originales de Andrade comienzan a partir del tercer capítulo. Ahí el autor se refiere a la forma en la que la Nueva España aportó pertrechos náuticos a la industria naval hispánica. Para explicar lo anterior se hace una recapitulación sobre las formas en las que en Europa se conseguían madera y pertrechos para los astilleros de España, así como los cambios que se implementaron a partir del siglo XVIII. En dicha centuria, la Secretaría de Marina intentó crear una armada autónoma

con administración propia para fabricar sus embarcaciones. Este plan se quiso implementar en las colonias americanas, pero los fracasos y altos costos que tuvieron los astilleros de La Habana y Coatzacoalcos impidieron que las mismas autoridades los financiaran, lo que llevó a otorgar asientos, es decir, negociaciones comerciales con algunos particulares para que ellos se encargaran de conseguir y surtir materiales o alimentos a los mencionados astilleros. Este tipo de contratos daba seguridad a las autoridades de contar con los productos necesarios para las faenas navales. El asentista se comprometía a proveer o fabricar los materiales o artículos que se le solicitaran, pero la marina se encargaba de llevarlos a los almacenes reales. En esta labor se intentó que la Nueva España fuera proveedora de madera, cáñamo, lino, brea y alquitrán, materiales indispensables para la construcción y reparación de bajeles. Sin embargo, los asientos no prosperaron. En el caso de la madera, se consiguió de varios parajes, pero la falta de naves que la llevaran a La Habana hizo que mucha se perdiera, por lo que los contratos en ocasiones fueron suspendidos. En el caso del cáñamo, pese a que se envió de España a labradores y tejedores de esta fibra, su producción no tuvo el arraigo que se esperaba.

Como el anterior capítulo, el cuarto es novedoso debido a que se centra en los contratos que llegaron a hacerse para fomentar la industria naval hispánica; en este caso se abordó el tema de los abastos de alimentos necesarios para las navegaciones así como para los trabajadores de los astilleros. Dichos abastos también fueron otorgados a asentistas, quienes se encargaban de llevar sus cargas a los puertos novohispanos. Se explican las constantes negociaciones que ordenaban que los productos contratados fueran de calidad, ya que era necesario que no se descompusieran durante las travesías. Los principales asientos se centraron en el bizcocho y en la carne, alimentos indispensables en las navegaciones. Otro aspecto abordado en este capítulo se refiere a la venta de raciones so-

brantes, las cuales constantemente se prohibían ya que esa actividad era usada como pretexto para introducir contrabandos; sin embargo, este era un comercio tan asiduo que no pudo ser eliminado.

Finalmente, a lo largo de la obra Andrade deja ver el importante papel que la Nueva España desempeñó como proveedora de bastimentos para las construcciones navales españolas, y pese a que participó poco en la fabricación de bajeles, sus remesas jugaron un papel relevante, principalmente en lo que se refiere a alimentos. Además, los asientos que se establecieron fueron importantes porque permitieron a los mismos pobladores coloniales vincularse con actividades que en siglos anteriores no pudieron practicar.

Para concluir hubiera sido recomendable que el texto contara con mapas que indicaran los lugares a donde se establecieron astilleros o desde donde se conseguían y enviaban los pertrechos. En su lugar, el autor intentó suplir lo anterior con imágenes de la época, que representan las actividades descritas, con múltiples ejemplos sobre los asientos establecidos con particulares e incluso pueblos, y con cuadros detallados que contienen información sobre productos y cantidades recopiladas en este virreinato. Finalmente, podría decirse que la obra da pautas para retomar nuevas líneas de investigación sobre los temas náuticos de la Nueva España.

NOTAS

¹ Dicha tesis fue presentada en el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora para optar por el grado de Maestría en el 2002.

² Situado eran los financiamientos regulares que se hacían puntos defensivos estratégicos que no podían mantenerse por sí mismos. Las remesas podían ser en dinero, pertrechos y alimentos. Entre los situados más importantes que se enviaban desde la Nueva España estaban La Habana, La Florida y Filipinas; Puerto Rico y Santo Domingo dependían del financiamiento enviado a la isla de Cuba.

REFERENCIA

Andrade Muñoz, G. (2001), *La costa de sotavento, los proyectos de real astillero y su importancia estratégica para el imperio español, en el siglo XVIII*, tesis de Licenciatura (Historia), Escuela Nacional de Antropología e Historia, México.

Guadalupe Pinzón Ríos
Facultad de Filosofía y Letras,
Universidad Nacional Autónoma de México