

Breve historia de la construcción naval en la Nueva España

Introducción

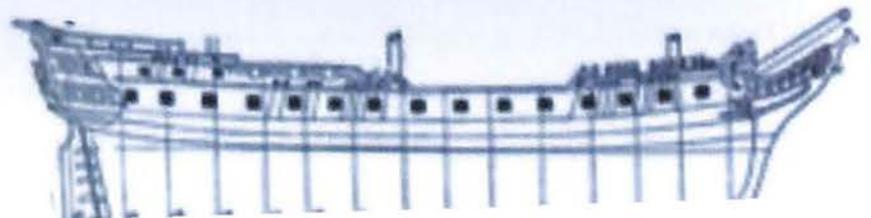
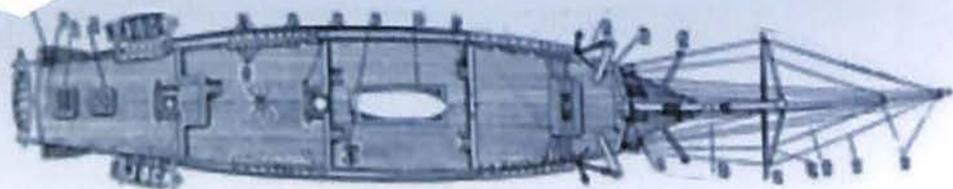
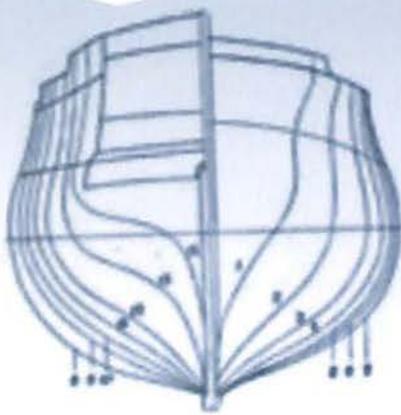
L

a construcción naval en la Nueva España fue una empresa titánica; por un lado, era necesario encontrar espacios favorables en las costas para instalar allí los astilleros, y por otro, contar con personal especializado en el arte de la construcción naval. Uno de los aspectos que volvían tan compleja esta labor, era que se requería de tipos muy específicos de madera para la construcción, convirtiéndola en todo un arte para la guerra.

REDACCIÓN:
HISTORIADOR ARSENIÓ GONZÁLEZ GARCÍA

DISEÑO:
TTE. DE CORB. SCS. L. COM. GRÁF.
ERIKA JESSICA SÁNCHEZ HERNÁNDEZ

FOTOGRAFÍA:
INTERNET



Desde que llegó Hernán Cortés a Mesoamérica en 1519, inició casi a la brevedad, la empresa de la construcción naval, primero, con la búsqueda de áreas propicias en las costas de ambos océanos, ya que era prioridad la instalación de astilleros. Ya en la Nueva España este proyecto se consolidó de manera parcial, no porque los novohispanos fueran incapaces, sino por la presión de la Corona de evitar que sus colonias adquirieran algún tipo de autonomía y con el tiempo éstas se convirtieron en un problema con tintes independentistas.

La organización española posterior a la conquista de Mesoamérica

La Corona española empeñó todo su esfuerzo en organizar el nuevo territorio, aunque en los primeros años existieron inconvenientes que llamaron la atención, dado que al ser un territorio alejado de España, la orden del Rey, si bien era absoluta, en la práctica resultaba algo distinto debido a que la autoridad en sí, *"constituía una unidad en apariencia, ya que, en la realidad geográfica, la organización del Virreinato presentaba una compleja estructura gubernamental; ya que ésta estuvo formada por reinos, provincias, gobernaciones, capitanías generales y éstas a su vez, corregimientos y alcaldías"*¹.

El "Nuevo Mundo", como le llamaron los europeos, simbolizó un rompecabezas en el cual diversas colectividades en diferentes temporalidades ejercieron el poder, siendo Hernán Cortés² el primero de ellos, con la llamada Encomienda³. Después, desconfiada la Corona de los primeros conquistadores, optó por llevar una vigilancia más minuciosa de sus dominios,



1. Jiménez Rueda, Julio. Historia de la cultura en México, 3ª. ed., editorial CVLTVRA, T.G., S.A, México. 1960, p. 26.
2. Recordemos que después de zarpar de La Habana, Cortés arribó en Chalchiuhcuecan en 1519; éste decide fundar un ayuntamiento, mismo que sería llamado la Villa Rica de la Vera Cruz; este acontecimiento histórico buscó legitimar su autoridad y la seguridad jurídica de conquistar, lo que en ese momento era el Imperio Mexica en Mesoamérica. Pasquel, Leonardo. Aspectos de la navegación mexicana, México, tomo I, editorial Citlaltepétl, p. 63.
3. La Encomienda tuvo como función atajar cualquier intento de insubordinación y en respuesta el encomendero podía quedarse con el tributo debido en ese particular señorío; a esta modalidad, pagada no en bienes sino en trabajo, se le conoció como servicio personal. García Martínez, Bernardo. La creación de Nueva España, México, Colegio de México, 2006, p. 243.



para lo cual reorganizó administrativamente a la Nueva España, a través de la creación de un organismo coordinador y consultivo que incurrió en la creación del Consejo de Indias, la Audiencia y el Virreinato⁴.

Una vez establecida la autoridad jurídica en la antigua Mesoamérica, fue necesario protegerla de los enemigos de España, principalmente de los ingleses, para ello se pensó en un sistema defensivo costero, que años más tarde comprendería complejas fortificaciones como San Juan de Ulúa, en Veracruz, o San Carlos, en Perote, también en Veracruz. La creación de los astilleros inició en la Nueva España, con Hernán Cortés, quien organizaba reconocimientos en las costas novohispanas, y se lo comunicaba al Rey Carlos V en España.

Para llevar a cabo dicha empresa, solicitó licencias para explorar los litorales de la antigua Mesoamérica, para lo cual envió a sus

lugartenientes a las actuales costas de Oaxaca, Michoacán, Guerrero, Jalisco y Colima, en virtud de encontrarse en aquellas regiones pueblos indígenas⁵, que bien podrían servir para establecer astilleros e iniciar la construcción naval novohispana.

Establecidos los astilleros, el siguiente paso fue la autorización para la construcción de barcos, pero debiendo contemplar tres metas básicas⁶. Así, a pesar de que existió un contacto comercial entre la Corona española y la Nueva España, a ésta última se le prohibió la producción de bienes de consumo, es decir, herramientas de hierro, textiles finos, aceite, vino y papel, con lo cual se protegió a los manufactureros españoles y no a los novohispanos; limitó o anuló el comercio entre las colonias americanas para evitar su independencia comercial y condicionó el comercio transatlántico a una vía exclusiva que desde 1564 se concentró en la llamada

4. En el caso del Consejo, su función radicó en el control de la suprema administración de la Real Hacienda, asimismo, daba su aprobación en lo legislativo a todas las ordenanzas, reglamentos, constituciones, consultor del Rey, etcétera. La Audiencia, por su parte, tuvo por cargo la autoridad política de todo el Virreinato, además de contar con una doble función: la judicial y la político-administrativa. Por último, la figura del Virrey, unida a la figura del Gobernador, Capitán General, Vice Patrono, Juez y Súper Intendente General de la Real Hacienda, era el encargado de establecer la impartición de la religión católica, la paz y la defensa del Virreinato, entre otras. Jiménez Rueda, Julio, op. cit., pp. 69-81.
5. Pinzón Ríos, Guadalupe. "Descubriendo el Mar del Sur de los puertos novohispanos en las exploraciones del Pacífico (1522-1565)". Fecha de consulta: 12 de junio de 2020, disponible en: http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/mundo/663_04_31_Guadalupe_Pinzon.pdf, p. 757.
6. García Martínez, Bernardo, op. cit., p. 289.

flota anual⁷, ya que ésta tenía como función proteger con embarcaciones artilladas a todo galeón español que transportaba mercancía de las colonias españolas a la península ibérica.

Este sistema comercial se manejó a través de una Casa de Contratación⁸, misma que se encontraba en Sevilla (España) y ejerció la vigilancia sobre las flotas que zarpaban hacia las Indias y viceversa; asimismo, es a partir de ese momento que la construcción naval en la Nueva España adquirió una importancia notable, dado que no sólo se trataba de aventurarse a regiones inhóspitas, lo que motivó una mayor concentración de españoles en las colonias americanas.

Los inicios de la construcción naval en la Nueva España en el siglo XVI

Por lo que se refiere a la construcción de embarcaciones en el continente americano, sus antecedentes se remontan a la Isabela⁹, isla que actualmente comprende los países de Haití y República Dominicana. En este pequeño territorio, los españoles establecieron un astillero¹⁰ en los umbrales de 1521. Derivado de su lejanía con la antigua Tenochtitlan, era poco viable su utilidad, por estar distante del continente. Sabiendo esto Cortés, envió avanzadas hacia el occidente de Mesoamérica, con el objeto de explorar lo que él llamó Mar del Sur y encontrar un sitio factible para establecer un astillero.

En 1522 dispuso que en el actual Golfo de Tehuantepec (Oaxaca) se construyeran dos carabelas medianas y dos bergantines para navegar adyacente a la costa, enviando desde la antigua Tenochtitlan a 40 españoles, entre ellos maestros y carpinteros de ribera, aserradores,

7. *Ibíd.*, p. 289.

8. La Casa de Contratación de Sevilla fue fundada en 1503 y su función era controlar el aspecto comercial entre la metrópolis y sus colonias. Jiménez Rueda, *op. cit.*, p. 143.

9. Según Enrique Cárdenas de la Peña, la construcción naval en América inició en esa isla cuando Cristóbal Colón mandó construir allí dos carabelas en 1496. Años más tarde este sitio se llamaría la Habana (Cuba), aunque también sería conocido como carena porque allí se reparaban embarcaciones hacia el año 1512. Cárdenas de la Peña, Enrique. *Construcción naval en la Nueva España*. Las construcciones navales en México, Secretaría de Marina, México, 1975, p. 5.

10. García Arroyo, Raziel. *Biografía de la Marina Mexicana. Semblanzas históricas*, Secretaría de Marina, México, D.F., 1960, p. 56.





herrereros y hombres de mar, provistos de clavazón, velas y demás aparejos para la construcción de los navíos¹¹.

Es probable que se trate del astillero del carbón, del cual en 1950, el investigador Fernando Sandoval, en un artículo publicado en el Boletín del Archivo General de la Nación, afirma que éste se localizaba en Huatulco, cerca de Puerto Ángel, en Oaxaca; además señaló que ese lugar fue estratégico para Hernán Cortés, para abrir el tráfico comercial entre Perú y México¹²; los primeros barcos construidos en dicho astillero fueron los galeones **San Vicente** y **San Lázaro**, construidos entre 1523 y 1530¹³.

Otro sitio empleado en la construcción de embarcaciones, fue la ciudad fortificada de Campeche, que durante el gobierno de Guillén de las Casas (1577-1582) realizó la fabricación de la arboladura del balandro

de nombre **San Francisco**, mismo que poco después zarpó con dirección hacia el puerto de Veracruz; aunque el establecimiento oficial del astillero campechano ocurrió hasta el 13 de enero de 1650, cuando se situó en el barrio de **San Román** y más tarde se trasladó al barrio de San Francisco¹⁴.

Consolidación efímera en la construcción naval en los siglos XVII y XVIII en la Nueva España

A grandes rasgos, la creación, funcionalidad y desenlace de los astilleros novohispanos del siglo XVI, fue en cierta medida limitada; no obstante, se sabe que algunos funcionaron por un breve periodo, tal y como sucedió con el del Puerto de Santiago (Manzanillo, Colima), cuyo astillero comenzó a funcionar a partir de 1533 y del cual zarparon a la mar los navíos **San Lázaro** y **Concepción**¹⁵.

11. Los españoles eligieron Zacatula (Guerrero), como el primer astillero habido en las costas mexicanas, no obstante, este proyecto se frustró al incendiarse, ya al momento de darse a la vela, las cuatro naves construidas y todos los materiales e instalaciones ardieron tal vez debido a algún incidente, mismo que también destruyó todo rastro del astillero. *Ibíd.*, p. 56.

12. *Ibíd.*, p. 57.

13. Sandoval, Fernando. El astillero del carbón en Tehuantepec 1524-1566. Junta Mexicana de Investigaciones Históricas, Colección de documentos, México, 1950, p. 4.

14. Los barcos construidos fueron: **La Guadalupe**, embarcación que en 1702 había servido durante 14 años; **El Blandón**, nombrado por Agustín Pareja, gobernador de Puerto Rico (con 60 cañones y que en 1736 llevaba 11 años en activo); **El Victorioso**, con 64 codos de quilla, construido a costa de Miguel de Armida, comerciante de la Villa, etcétera. Moreno Gullón, Amparo. La matrícula de mar de Campeche (1777-1811). Fecha de consulta: 1 de octubre de 2017, disponible en <http://ED0754BC46D2CD8F/Documento.pdf>, pp. 274-275.

15. García Arroyo, Raziél, op. cit., p.57

Para el siglo XVIII, las amenazas de Inglaterra y Portugal hacia las posesiones españolas en América, hicieron que la Corte de Madrid restableciera una atarazana (instalación militar o civil donde se construyen, reparan y conservan embarcaciones) en la barra de Alvarado (Veracruz) a inicios del siglo; el responsable de verificar su edificación fue Francisco Guiral, quien en 1720 presentó al Virrey (Baltasar de Zuñiga y Guzmán) un memorial, señalando las ventajas de la ubicación, debido a la abundante cantidad de madera de cedro pinsapo, havi (sic) y quiebrahacha, sin embargo, el proyecto¹⁶ no se consolidó.

En 1731, procedente de Tlacotalpan, arribó al Puerto de Veracruz, un buque construido en ese sitio, bajo la dirección de Agustín de Utrera, aunque desafortunadamente se desconoce el nombre de la unidad de superficie, aun así, esto demuestra la existencia de un astillero en tal lugar, hoy en día desaparecido. En julio de 1734 atracó en Veracruz el navío de **S.M.** (abreviatura de Su Majestad) **La Nueva España**, el cual terminó de construirse en la atarazana de Coatzacoalcos¹⁷, en Veracruz.

Cabe mencionar que antes de instalarse el astillero de La Habana, Cuba¹⁸, la Corona intentó establecerlo en el Puerto de Veracruz, aunque

dicha empresa no se concretó¹⁹ debido a factores adversos relacionados con el ámbito económico e incluso por lo insalubre que resultaba el puerto, además de que esta isla fue tomada por los ingleses en 1762. Debido a lo anterior, se propuso que fuera la ciudad amurallada de Campeche, dado que ésta basaba su economía en la mar, además de tener abundante madera en su demarcación; asimismo, los barcos construidos en ese lugar eran de excelente calidad, ya que sus principales piezas fueron construidas con maderas incorruptibles²⁰, entre las que destacaron las provenientes del árbol de jabín²¹.

Lo importante de la información anterior, radica que previo a la utilización del hierro en la construcción de barcos, la madera utilizada en la industria naviera en aquella época fue el roble, empleado en la quilla, cuadernas, codaste, roda y pie de roda. Algunas coníferas como el pino melis, eran buenos para diseñar piezas de menor calibre como baos y media base pino; el alerce y el álamo negro, para tablas, cintas de forros y en general para piezas de vuelta. Para las arboladuras estaba el pino de riga o abetos y a falta de ellos, pinos salgareños²². En cuanto a la madera de tejo y sabina, éstas se emplearon para tallas y mascarones; el cedro, para obras muertas del casco; el haya, para

-
16. No obstante, el proyecto no se fraguó debido a la falta de materiales y pertrechos, los cuales, al tener que traerse de Cuba, orillaron a la Corona a que la construcción del astillero se hiciera en Cuba en 1728. Llanas y Fernández, Roberto. op. cit., p. 14.
 17. García Arroyo, Raziel, op. cit., p. 59.
 18. Este astillero fue creado por Real Cédula el 18 de diciembre de 1740, con ello se creaba la Real Compañía de La Habana, al mismo tiempo otra compañía, con fecha 4 de junio de 1741, se hizo cargo de las construcciones navales por un periodo de 10 años, comprometiéndose a construir tres o cuatro bajeles anuales. Kuethe, J. Allan y Serrano, José Manuel. El astillero de La Habana y Trafalgar. Fecha de consulta 12 de agosto de 2020, disponible en <https://core.ac.uk/download/pdf/267885776.pdf>, p.769.
 19. Pinzón Ríos, Guadalupe. Un mar de intereses: la producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII. Fecha de consulta: 29 de septiembre de 2017, disponible en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112007000300012, p. 161.
 20. Cabe señalar que, a fines del siglo XVIII, las arboladuras, el alquitrán y la brea llegaban de Nueva Orleans. El hierro, como en la totalidad de los astilleros americanos, se traía de la península. La jarca se elaboraba con henequén que abundaban en la región. *Ibidem*, p. 275.
 21. Pertenece a la familia de la Fabaceae; su nombre en español es Jabín, mientras que en maya es Habín. Es un árbol que alcanza hasta 12 metros de altura; su madera es de buena calidad; se usa para muelles, andadores, postes, durmientes y rejas ganaderas, etcétera. Disponible en la siguiente dirección electrónica www.seduma.yucatan.gob.mx-jabin
 22. La condición en el empleo de estas maderas es no tener defecto ni enfermedades, estructura limpia, con pocos nudos y forma flexible. Otras veces, la elección de especies para el uso naval ha venido condicionada por su proximidad geográfica al astillero. Las maderas más pesadas y duras, como el roble, se empleaban en las llamadas piezas resistentes de "cuenta de casco"; en cambio, en Francia se empleaba con éxito la madera de plátanos en los altos y superestructura, para no disminuir la estabilidad. Aranda y Antón, Gaspar. La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII, Instituto de Historia y Cultura Naval, cuadernos monográficos del Instituto de Historia Naval, Madrid, 1999, pp. 23-24.



remos, espeques y timones, por su carácter imputrescible, así como en tablonería exterior de fondo; el fresno, para cureñas de piezas de artillería y el nogal y la caoba como maderas de gran belleza para adornos y mobiliario.

La América española contribuyó con las maderas de sus bosques como el guachapelí, guayacán, palo mana, mangle, caobos, cedrelas y limoncillos, al desarrollo de la carpintería naval en los astilleros de El Callao, Guayaquil, Veracruz y La Habana. La teca, el guiño, ébanos, molabes, betis y lauanes compitieron en calidad desde los astilleros de Cavite, en las Filipinas²³.

Tan importante era la actividad naviera en el siglo XVIII para las ciudades de Campeche y Mérida, que entre 1765 y 1766, el juez Juan Antonio Valera y el contador Francisco de Corres llevaron a cabo una evaluación general de los recursos de las cajas reales de estos lugares, ya que su propósito era lograr que las

provincias americanas fueran autosuficientes y no dependieran de los fondos de otras regiones, aunque también tuvieron la idea de fomentar el crecimiento del astillero de Campeche, ya que este lugar contaba con la facilidad para el transporte de maderas: "pues aunque no hay caminos carreteros, el suelo es raso y de piedra y hay abundante mano de obra y con salarios moderados"²⁴.

En síntesis, la Corona española instaló de acuerdo a sus necesidades, varios astilleros en las costas de la Nueva España; algunos se mantuvieron más tiempo que otros, pero en la mayoría de los casos, el factor económico e incluso el social, fueron causantes de su abandono, tal y como sucedió con los efímeros astilleros en las actuales ciudades de Coatzacoalcos²⁵, Campeche²⁶, Tlacotalpan²⁷ y San Blas²⁸, posterior a la Independencia de México.

23. *Ibidem*, p. 24.

24. Moreno Gullón, Amparo, op. cit., p. 279.

25. El motivo de la Corona española por establecer un puerto cerca de Coatzacoalcos, se debió a que necesitaba un asentamiento y un embarcadero fortificados y alejados del acoso de los piratas. En 1731 se iniciaron las construcciones del edificio y un astillero para la fabricación de algunas fragatas y para el año de 1735 finalizaron los trabajos del pequeño puerto, al que antiguamente se le llamó La Fábrica. Trujillo Bolio, Mario. *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, CIESAS-Porrúa, 2005, p. 78.

26. La construcción contó con el suministro de maderas y del jabón, asimismo, la actividad del astillero se remonta a 1580 y en su historial destaca la construcción de un buen número de buques (fragatas, goletas, pailebotes, bongos y canoas) utilizados para la navegación de altura y cabotaje. En la maestría del astillero con grandes almacenes (que datan desde 1605) se armó un buen número de fragatas de guerra para las Escuelas Reales y para la flota mexicana en el periodo independiente; además, este astillero se convirtió en un centro de fabricación de cabuyería, montenería, cabos, jarcias, cables, calabotes, escotas, amuras y brazas. Se tiene el dato que, en San Román, en 1837 se construyeron 13 buques para alta mar y entre 1827 y 1851 fueron alrededor de 43 embarcaciones, entre las que se contaron buques mayores y naves menores como bongos y canoas. *Ibidem*, p. 99.

27. El ingeniero Miguel del Corral y el Capitán de Fragata Joaquín Arena, mencionaron respecto a Tlacotalpan, el 19 de mayo de 1777, que "en los alrededores de Coatzacoalcos había maderas de cedro caoba no cedro macho, palomaría, zapote y otras, buenas para la rancherías en aquellas tierras, lo que sucedería sin duda cuando se comenzaran las talas"; asimismo, el clima era más "sano"; agua de mejor potabilidad; menor cantidad de mosquitos; emplazamiento más lejano de la barra, defensa más fácil; proximidad mayor a Veracruz; población más vasta con disponibilidad de operarios. Cárdenas de la Peña, Enrique. *Breves apuntes sobre construcción naval en la Nueva España*, Academia Nacional de Historia y Geografía, México D.F., 1973, pp. 53-54.

28. Este pueblo fue fundado el 16 de mayo de 1768, por disposición de Carlos III. En este sitio se construyó por disposición real, un astillero 36 millas arriba del río Santiago; fue el Teniente Alonso de Pacheco y Solís, quien ordenó construir dos goletas y dos paquebotes. *Ibidem*, p. 62.



Algunos proyectos, no obstante, pudieron llevarse a cabo, como el Astillero del Golfo de Tehuantepec, Campeche o Tlacotalpan, etcétera; aun así, las prohibiciones de la Corona para que la Nueva España no pudiera crear las condiciones necesarias para la construcción naval, instituyó un estricto control no sólo social y político, sino también económico, lo que limitó el crecimiento y potencial de la Nueva España, viéndose subyugada a las órdenes del Rey. 😊

Fuentes bibliográficas consultadas:

- ARANDA y Antón, Gaspar. La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII, Instituto de Historia y Cultura Naval, cuadernos monográficos del Instituto de Historia Naval, Madrid, 1999.
- CÁRDENAS de la Peña, Enrique. Breves apuntes sobre construcción naval en la Nueva España, Academia Nacional de Historia y Geografía, México D.F., 1973.
- Construcción naval en la Nueva España. Las construcciones navales en México, Secretaría de Marina, México, 1975.
- GARCÍA Arroyo, Raziél. Biografía de la Marina Mexicana. Semblanzas históricas, Secretaría de Marina, México, D.F., 1960.
- GARCÍA Martínez, Bernardo. La creación de Nueva España, México, Colegio de México, 2006.
- ILMÉNEZ Rueda, Julio. Historia de la cultura en México, 3ª. ed., editorial CVLTVRA, T.G., S.A. México, 1960.
- SANDOVAL, Fernando. El astillero del carbón en Tehuantepec

1524-1566, Junta Mexicana de Investigaciones Históricas, Colección de documentos, México, 1950.

- PASQUEL, Leonardo. Aspectos de la navegación mexicana, México, tomo I, editorial Citlaltepetl.
- TRUJILLO Bolio, Mario. El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima, México, CIESAS-Porrúa, 2005.

Fuentes electrónicas consultadas:

- KUETHE, J. Allan y Serrano, José Manuel. El astillero de la Habana y Trafalgar, fecha de consulta 12 de agosto de 2020, disponible en <https://core.ac.uk/download/pdf/267885776.pdf>.
- MORENO Gullón, Amparo. La matrícula de mar de Campeche (1777-1811), fecha de consulta 1 de octubre de 2017, disponible en <http://ED0754BC46D2CD8F/Documento.pdf>.
- PINZÓN Ríos, Guadalupe. Un mar de intereses: la producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII, fecha de consulta 29 de septiembre de 2017, disponible en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112007000300012.
- "Descubriendo el Mar del Sur de los puertos novohispanos en las exploraciones del Pacífico (1522-1565), fecha de consulta 12 de junio de 2020, disponible en http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/mundo/663_04_31_Guadalupe_Pinzon.pdf
- www.seduma.yucatan.gob.mx-jabin.