

12, 21, 22, 26, 29, 30; junio 5, 14, 18, 23, 25, 28; julio 1, 2, 6, 8, 13, 15, 19, 26; octubre 21, 22, 25, 26, 28; noviembre 4, 8, 11, 13, 15.

Luis MURO
El Colegio de México

José Patricio MERINO NAVARRO: *La Armada Española en el siglo xviii*. Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, 438 pp.

El libro de Merino Navarro aporta información valiosa para la historia marítima hispana.

La preocupación fundamental de Merino es encontrar las causas que condujeron a la crisis económica española del Antiguo Régimen. Dado que un arsenal naviero en plena actividad constituía una verdadera aglomeración industrial, el autor estima que su estudio puede servir como una guía para dilucidar cuándo y por qué se dio el fenómeno de retraso económico de la península con respecto al resto de Europa. Así pues, aunque se intenta un estudio de la Marina en su conjunto, se prestó especial atención al descubrimiento de su infraestructura material y, de hecho, el capítulo más grande del libro es el de materias primas.

El libro está bien estructurado, aunque a mi manera de ver con algunas fallas que procuramos exponer. Dividido en cinco capítulos, de los cuales el primero se ocupa de la Organización de la Armada. A grandes pinceladas nos refiere cuáles fueron las principales disposiciones desde Felipe V hasta Fernando VII con respecto a la Armada; sin embargo no siempre nos queda claro el por qué de tal o cuál disposición real. ¿Cuáles son los móviles de la política naval? Quizá la respuesta es que todo se va improvisando, como ocurre con otros renglones de la administración, o quizá se toman ciertas medidas cuando la gravedad del asunto ya no permite otras alternativas.

de las sesiones del Soberano Congreso publicadas en *Águila Mexicana* y *El Sol* han sido editadas en *Acta Constitutiva de la Federación. Crónicas* [7 noviembre 1823-31 enero 1824], México, 1974 (Cámara de Diputados. XLIX Legislatura) y las del 1° de abril al 5 de octubre 1824 en *Constitución Federal de 1824. Crónicas*, México, 1974, (Cámara de Diputados. XLIX Legislatura), 2 vols.

El capítulo II nos clarifica cuáles eran los distintos grupos de personas que integraban el Cuerpo de Marina, conforme a la función que en él desempeñaban. Al hablar de los técnicos, Merino alude a los sistemas de construcción inglés y francés y en el epílogo retoma el asunto de la construcción naval. Todo esto debió agruparlo en un capítulo aparte y no como epílogo.

En el tercer capítulo —El Dinero—, Merino pone sobre aviso al lector de que la hacienda y las finanzas del XVIII español aún están por estudiarse. Con respecto a las gráficas con las que se enriquecen éste y otros capítulos, advierte que los datos cuantitativos que aparecen en ellos (y en el texto) deben mirarse con reserva: las cifras tienen un carácter meramente orientativo.

El capítulo IV es, según mi opinión, el más valioso. Nos subraya la importancia de las materias primas, ya desde entonces vitales para echar a andar la industria.

Uno puede imaginar más o menos con facilidad que el proceso de construcción de un navio era lento en aquella época, pero todas las suposiciones resultan vagas cuando se lee el epígrafe sobre la madera; obtenemos una idea clara de los pasos seguidos, para poner este artículo en un astillero. Es toda una odisea que ocupa mucho tiempo, mano de obra, el uso de vías fluviales, marítimas o terrestres, y el transporte mismo está sujeto a mil vicisitudes, entre éstas el estado de las relaciones internacionales.

En base a sus datos, Merino concluye que el Estado tomó un control progresivo de los recursos naturales. Sin embargo es mi parecer que aunque lo menciona, no hace suficiente énfasis en el deterioro ecológico que conllevó la actividad constructora de navios. El control de los bosques por parte de la Marina podía incluso llegar a paralizar el crecimiento de los pueblos (demarcación de Segura de la Frontera). La explosión demográfica imponía ampliar las áreas cultivables y al prohibirlo, las autoridades provocaron que los nativos sintieran un gran odio por el árbol.

Por otra parte, en un momento dado la escasez de recursos maderables obligó al Estado a buscar otras alternativas: buscar suministros fuera de España (Italia, Báltico, América) o compra de carbón piedra. En todo caso, se cree que la Marina consumió aproximadamente tres millones de árboles durante el siglo XVII, así que es de vital importancia considerar que la deforestación, motivada por el afán o la necesidad de contar con un mayor número de buques ha determinado hasta hoy el paisaje de algunas zonas de España.

Por otra parte, el estudio de Merino señala desde un principio la íntima relación que se da entre la Marina y la industrialización española. La construcción naviera implica toda una organización industrial; además la Marina fue probablemente el más importante cliente de la metalurgia en el Antiguo Régimen y como ya se dijo, gran consumidora de maderas que, cuando escasearon, frenaron la industrialización. Las fallas en la adquisición de materias primas, en su transformación o instalaciones portuarias se debieron a muchos factores como son: la estructura económica importante, la falta de articulación de un mercado nacional, los precios de la construcción, y todo aunado produjo la crisis final. El autor atinadamente señala que esto se debió a que la Corona careció de planeación sistemática en la empresa industrial de la Marina.

Merino destaca un aspecto muy interesante, y es el de que los criterios de rentabilidad de las empresas oficiales —en este caso de la Marina— quedaron relegados a segundo plano. A duras penas se conseguía salir a flote con los compromisos materiales hasta que la máquina hacendaria ya no pudo más; por ello hubo de recurrirse a menudo al sector privado, y en algunos casos (fabricación de lonas) se dependió totalmente de él.

Merino utilizó una amplia bibliografía para su estudio, pero sobre todo es menester subrayar el hecho que manejó una gran cantidad de manuscritos de la época. Buena parte de ellos provienen del Archivo General de Simancas, pero lo atractivo es que el autor también recurrió a archivos parroquiales y municipales de poblaciones que antiguamente jugaron un papel importante en la industria naval española. Tal es el caso, por ejemplo, de los archivos de Segura de la Sierra. Al hurgar en estos acervos, Merino no se quedó en el nivel de las disposiciones oficiales, sino que también vio el otro lado de la moneda. Nos permite constatar cómo funcionó a nivel práctico la explotación forestal y todo lo que ella implicaba, así como la conducción de la materia prima a su destino final.

Por otra parte, el autor ofrece pistas sobre la localización de las fuentes, estado físico de los documentos, utilidad, precauciones para su uso, etcétera.

Difiero con Merino cuando dice que le parece un notable anacronismo y “clara demostración de mentalidad provinciana” el plantear las cosas como si España “hubiera debido aprovechar los recursos americanos para renovar la estructura propia: eso

supone una idea de transitoriedad y de racionalismo colonialista muy ajeno a la mentalidad de los españoles del siglo xviii". Él mismo afirma páginas adelante con respecto a las fuentes de aprovisionamiento del departamento de Cádiz, que éste se proveía casi exclusivamente de los fondos de Indias; la consecuencia es que —señala— ¿América pagaba, *directamente* más de la mitad de los gastos?" En realidad, las áreas americanas pagaban mucho más que eso: nutrieron muchas empresas de la corona española. Sabido es que desde el siglo xvi América subvencionó en buena medida las guerras europeas de España, y que también afectó en gran medida el sistema económico peninsular.

Respecto a la crisis de la Armada, Merino señala que se inicia y se consuma entre 1795 y 1815. Esto explica uno de los motivos por los cuales España no pudo evitar la emancipación de las colonias americanas. Aunque, a juzgar por su propio estudio, la crisis fue gestándose de tiempo atrás.

Merino señala que muy a pesar suyo, le "ha salido una historia de la Marina en la que aparece bien poco el mar y en la que no hay ni una sola batalla". Sin embargo, gracias a que su estudio no se alejó espacialmente de la costa, nos percatamos por qué fallaron las campañas bélicas navales, qué era lo que entorpecía la labor de los astilleros, en fin, vemos que la organización de infraestructura material de la Marina no funcionaba de la mejor manera, y por lo tanto, entendemos mejor por qué España desaparece como potencia naval.

Puede darse por bien servido en lo que respecta a su anhelo de que su libro sirva de punto de partida para otras investigaciones relacionados con temas de historia marítima española, en particular del siglo xviii.

Virginia GONZÁLEZ CLAVERÁN
El Colegio de México

José B. ZILLI MANICA: *Italianos en México. Documentos para la historia de los colonos italianos en México*. Xalapa: Ediciones San José, 1981, 515 pp.

Hasta hace pocos años la tradición mosaica (don Moisés T. de la Peña y el autor de esta reseña) de la historiografía sobre la colonización en México se orientaba a obras generales sobre el tema.

La importancia individual de algunos grupos étnicos como los españoles (especialmente los republicanos), la obra clásica de A. Genin sobre los franceses y el más reciente y ejemplar estudio de Harry Leonard Sawatzky sobre los menonitas, son una excepción a esa tradición mosaica.

Más o menos a partir de la década de los setenta aumentan las investigaciones sobre algunas minorías étnicas en México, en su mayor parte alemanes y judíos, pero también libaneses, japoneses, chinos, y coreanos. Algunas de estas obras son historia diplomática, no social, pero todas ayudan a un mejor conocimiento del tema. En varios casos como éste se trata, además, de obras escritas por descendientes de los inmigrantes. La mayoría de estas recientes monografías, a diferencia de la tradición mosaica, parten del país de origen de los colonos.

El autor de esta obra, José Benigno Zilli Manica, es nieto de un fundador de una de las colonias italianas. Establecida en 1881. Zilli califica su libro de "modesto acarreo de materiales" (p. 9). Es verdad que se trata de una colección documental "para la historia de los colonos italianos en México", es decir, es un primer paso, pero muy bien dado, porque acompañan a los documentos amplias y sesudas introducciones.

La obra se divide en cuatro partes. En la primera se estudian los contratos y la correspondencia diplomática. En la segunda la llegada e instalación de los colonos según la prensa oficial. En la tercera se transcriben textos pertinentes de las memorias de Fomento, de la legislación y de los informes del ejecutivo federal. En fin, en la cuarta se estudian el éxodo, la revolución y documentos individuales.

Zilli apoya sus poco más de quinientas páginas con mapas y bellas ilustraciones italianas y mexicanas. Es deseable que el propio Zilli escriba la historia de la colonización italiana en México. Tiene todo para hacerlo, laboriosidad, inteligencia, buena formación histórica y cariño y respeto para el país de origen de sus antepasados italianos y para México su país natal.

Moisés GONZÁLEZ NAVARRO
El Colegio de México