

Valdez-Bubnov, I. (2021).
La conquista y el mar: una historia global.
México: Dirección General de Publicaciones y
Fomento Editorial, Instituto de Investigaciones
Históricas, Universidad Nacional Autónoma de
México (Colección México 500, volumen 5).
111 pp., ISBN 978-607-30-4696-1

Con motivo de los 500 años de la caída de Tenochtitlán, la agenda de la Universidad Nacional Autónoma de México conmemora con una serie de libros la difusión de los enfoques, problemas y perspectivas de investigaciones recientes que se han producido sobre aquel acontecimiento. La Colección México 500 busca presentar la diversidad de autores, escalas de repercusión y la complejidad de los contextos que se vieron involucrados en el Valle del Anáhuac de 1521. Dentro de esta colección, Iván Valdez-Bubnov, un historiador de la construcción naval de la época moderna, nos invita a repensar y entender la Conquista desde el punto de vista marítimo, centrando la atención en los cuerpos oceánicos, o mejor dicho, en el mar, como sujeto de análisis histórico y, por tanto, de disputa y apropiación global.

¿Cómo empezar este análisis si no es a partir de las tecnologías que hicieron posible la navegación de los mares? Precisamente, la construcción del mundo moderno fue posible gracias al reconocimiento marítimo a través de las máquinas más complejas y costosas de su tiempo: los navíos. Con ellos se conocieron principalmente las costas y los perímetros continentales, y posteriormente, la navegación en altamar permitió consolidar la materialización concreta de una idea sobre el mun-

do y el universo.¹ De tal forma, para el autor la construcción de buques oceánicos se perfiló como la primera infraestructura material de la industria moderna y la globalización temprana.

La obra se reparte en seis apartados históricos que narran el proceso de la Conquista a través del desarrollo naval y la importancia de los mares en dicho proceso. Al inicio del libro, Valdez-Bubnov nos presenta la importancia de reconocer a la historia global² como un enfoque de vínculos entre los territorios continentales, a la hora de interpretar los factores de la colonización española en América y Asia. Para ello, le parece importante mencionar que, a pesar de que los barcos o navíos, como se les nombraba en aquella época, tenían sus orígenes en tiempos más antiguos, el siglo XV hizo de estos un instrumento con características técnicas propias del mundo moderno.

El apartado que refiere a *La competencia entre Portugal y España por el acceso a los mercados asiáticos* nos hace sentido en lo que respecta a la forma tan ubicua y frecuente con que se desarrollaba la industria naval y cómo esta permitió el acceso a los centros productivos de Asia, especialmente por el tema de las especias, ya que debido a que Portugal se encontraba en la parte más occidental de la península ibérica y por tanto, en el final de

¹ El atlas geográfico y su invención era otra de las tecnologías al servicio de las coronas europeas ante las necesidades geográficas del siglo XVI de contar con una nueva perspectiva global del espacio terrestre (H. Mendoza Vargas, comunicación personal, 4 de febrero 2022).

² La historia global es una bocanada de aire fresco a la práctica del(a) historiador(a), ofrece nuevos ángulos de vista, nuevas preguntas y se interesa por las “influencias, intercambios y flujos de bienes, personas e ideas entre regiones cercanas y distantes en distintos momentos de la historia”, Hausberger y Pani, 2018, p. 180.

las rutas comerciales del Mediterráneo, tenía desventajas geográficas frente a España en términos de distancias, cadencia en los comercios e incremento de gastos que, finalmente, impulsaron a los portugueses a buscar rutas alternas por el Atlántico. Esto conlleva a la decisión de los reyes católicos de apoyar la empresa que Cristóbal Colón tenía en mente: alcanzar Asia por el Atlántico. El resultado, inesperado y sin saberlo, el encuentro con un mundo nuevo, el continente americano. ¿La clave de su éxito? Por supuesto, el uso de tres reconocidas embarcaciones; dos carabelas (la *Niña* y la *Pinta*) y una nao (la *Santa María*), pero, sobre todo, gracias a la infraestructura naval en las Islas Canarias donde hizo escala para algunas reparaciones, “sin astilleros funcionales que podrían significar la diferencia entre la vida y la muerte”, indica Valdez-Bubnov, “es probable que Colón jamás hubiera alcanzado América”.

Con esta antesala se logra entender la pertinencia de los siguientes apartados, ya que el inicio de los procesos de ocupación y expansión territorial europea se hicieron posible gracias a las embarcaciones y al establecimiento de alguna clase de infraestructura de mantenimiento naval. Hasta este punto, el autor señala un elemento importante que se relaciona intrínsecamente con temas que otras obras lo estudian con mayor profundidad como la de Castro (2021) y Castañeda (2021), y es que la construcción y transferencia de la industria naval fue posible por el trabajo forzado e institucionalizado por la Corona española por medio de repartos y encomiendas que pusieron a indígenas y esclavos africanos a trabajar en actividades que requerían mucha mano de obra, donde la construcción de barcos era una de las más demandantes y primordiales.

De esta forma llegamos al clímax del libro, teniendo en cuenta que, por un lado, para consumir la Conquista, comandada por Hernán Cortés, fue necesaria la incorporación de varios navíos y bergantines españoles que sirvieron de apoyo militar y aprovisionamiento y terminaron por transferir técnicas e ideas a la consolidación de la industria de la construcción naval en América y, por otro lado, se requirió del conocimiento estratégico del Valle del Anáhuac en términos del control de las aguas

de los lagos y penetrar con los navíos españoles armados con artillería y provisiones, además de cientos de hombres que sirvieron de apoyo y enlace logístico para la caída de Tenochtitlán, es decir, en todo momento, los barcos significaron una tecnología determinante en el proceso de colonización.

Así, la industria de la construcción naval en Filipinas, un lugar con características rentables para la construcción de navíos y con una historia ligada a la experiencia en altamar, sobre todo, era una región cercana a la riquezas de las Indias que se consolida una vez establecidos distintos astilleros novohispanos, entre los que destaca el de Acapulco, con el cual se hizo posible la vía formal de una ruta transpacífica, que significó, señala el autor, no solo la conquista de China, Camboya y Siam, sino también la transferencia de la industria de la construcción naval hacia el poniente, desde Europa a la India y Asia, pasando por América.

No queda más que señalar que, a lo largo de esta pequeña obra se observa con claridad el uso y conocimiento de la historia global con que el autor relaciona las partes del mundo, los tipos de embarcaciones y los procesos específicos del sector de la industria naval. El libro es interesante por las relaciones que abre y la actualidad de su enfoque, lo que lo vuelve sugerente. Además, está acompañado de mapas e imágenes que empatan con el discurso de la navegación y el papel crucial de los barcos en el surgimiento del mundo moderno, no por nada tanto en las páginas 106-107, como en la portada del libro, se muestra la *Carta Hydrographica y chorographica de las Yslas Filipinas: dedicada al Rey Nuestro Señor por el Mariscal d. Campo D. Fernando Valdes Tamon*, de 1734, con las islas y dos majestuosos barcos, uno de llegada y el otro para ir por la línea de Manila a Cádiz.

En conclusión, el espacio marítimo es ni más ni menos que las dos terceras partes del espacio global donde actualmente navegan y se transportan en barcos cerca del 90% de mercancías a nivel mundial, y en ese sentido, este libro se resume como una impostergable y breve lectura que nos permite abordar el mar como un territorio históricamente en disputa, donde el quehacer de la historia y la geografía convergen y entablan un diálogo global para dar nuevas interpretaciones acerca de los pro-

cesos de colonización oceánica que hoy se presentan como eventos de total relevancia y trascendencia histórica en el contexto de una nueva globalización, sumamente tecnificada en el sector portuario, náutico, militar y mercantil, que en este siglo nos exige una agenda océano-política crítica.

Andrea Lizette Arreguín Rodríguez
Colegio de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras, UNAM

REFERENCIAS

- Castro Gutiérrez, F. (2021). *Noble, esclavos, laborios y macehuales. Los nuevos súbditos indios del rey*. México: Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Castañeda García, R. (2021). *Esclavitud africana en la fundación de Nueva España*, México: Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Hausberger, B. y Pani, E. (2018). Historia global. *Historia Mexicana*, 68(1), 177-196.