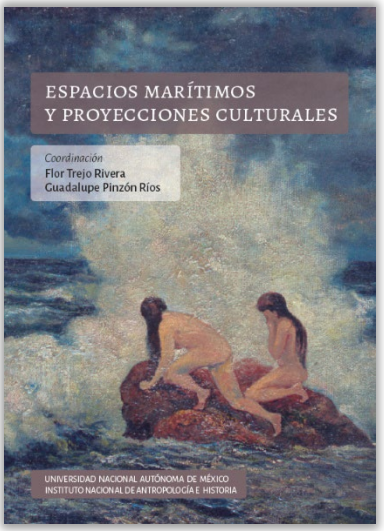


Título: Espacios marítimos y proyecciones culturales
Autor(es): Trejo Rivera, Flor de María
Fecha de publicación: 2019
Primera edición electrónica en pdf: 2023
ISBN edición impresa: 978-607-30-2044-2 [Versión impresa]
ISBN de pdf: en trámite

Forma sugerida de citar: Trejo Rivera, Flor de María. Espacios marítimos y proyecciones culturales. Serie Historia General 37. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas; Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019. http://hdl.handle.net/20.500.12525/3338

D.R. © 2024. Los derechos patrimoniales pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, Coyoacán, C.P. 04510, Ciudad de México

Entidad editora: Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México
Correo electrónico: departamento.editorial@historicas.unam.mx

"Excepto donde se indique lo contario, esta obra está bajo una licencia Creative Commons (Atribución-No comercial-Compartir igual 4.0 Internacional, CC BY-NC-SA Internacional, https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es)"

Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución: departamento.editorial@historicas.unam.mx

Con la licencia CC-BY-NC-SA usted es libre de:

- **Compartir:** copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.
- **Adaptar:** remezclar, transformar y construir a partir del material.

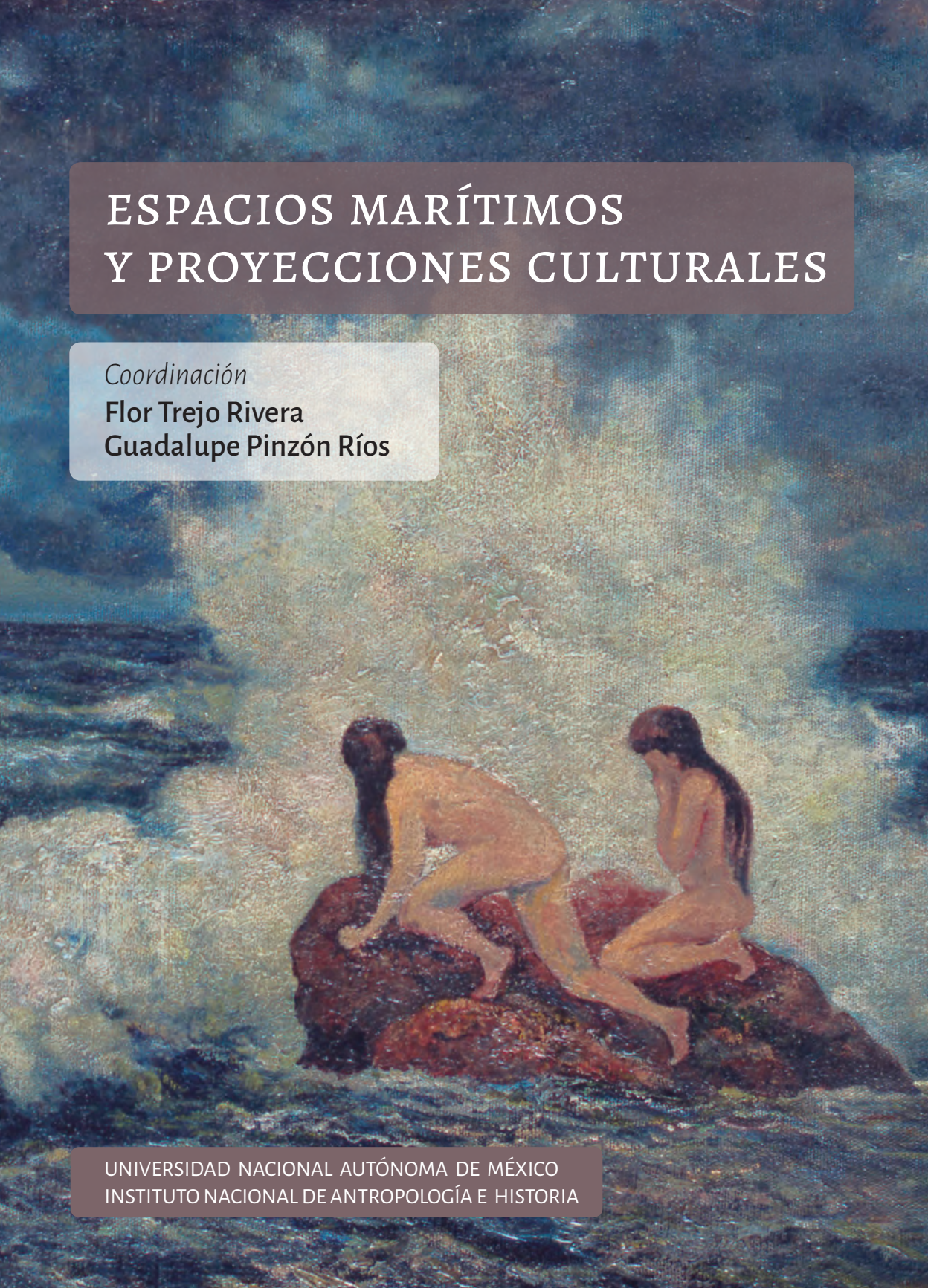
Bajo los siguientes términos:

- **Atribución**: debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
- **No comercial:** usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
- **Compartir igual:** si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS
REPOSITORIO INSTITUCIONAL HISTÓRICAS UNAM

ESPACIOS MARÍTIMOS Y PROYECCIONES CULTURALES

Coordinación
Flor Trejo Rivera
Guadalupe Pinzón Ríos



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA

Este libro se compone de una serie de investigaciones que reflexionan sobre la relevancia de los entornos marítimos como espacios que por sí mismos fueron escenarios de procesos sociales, económicos o culturales. Su contenido centra el interés en dichos entornos como objeto de estudio. La finalidad de la obra es brindar diferentes perspectivas que transitan desde abordar espacios desconocidos a zonas exploradas y registradas en el intento de controlarlas o defenderlas, de lugares que representaban grandes misterios a visualizaciones de orden más científico, y de zonas culturales con prácticas tradicionales a regiones cuyas actividades se fueron integrando a economías mundiales. Así, es posible dejar de ver al mar como espacio periférico o de frontera, y comprender la importancia de integrar en los estudios a regiones costeras e insulares. El tema del mar como espacio social ofrece todavía muchas preguntas. Este libro intenta desarrollar algunas de ellas.

Imagen: Joaquín Clausell, *Desnudo en escollera*, (s. f.), Instituto de Cultura de Campeche

ISBN 978-607-30-2044-2
9 786073 020442
ISBN 978-607-539-275-2
9 786075 392752

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS
CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA
INAH 1939-2019

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ESPACIOS MARÍTIMOS
Y PROYECCIONES CULTURALES

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Serie Historia General/37



INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA



2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ESPACIOS MARÍTIMOS Y PROYECCIONES CULTURALES

Coordinación
Flor Trejo Rivera
Guadalupe Pinzón Ríos

Israel Baxin Martínez • Chet van Duzer
Mariana Favila Vázquez • Carla Lois • Javier López Martín
Rodrigo Alejandro de la O Torres • Víctor Ortega
Martha Ortega Soto •Guadalupe Pinzón Ríos
Martín Ríos Saloma • Dení Trejo

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA
MÉXICO 2019

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

Trejo Rivera, Flor, editor. | Pinzón Ríos, Guadalupe, editor, autor. | Baxin Martínez, Israel, autor. | Van Duzer, Chet, 1966- , autor. | Favila Vázquez, Mariana, autor. | Lois, Carla, autor. | López Martín, Javier, autor. | De la O Torres, Rodrigo Alejandro, autor. | Ortega, Víctor, autor. | Ortega Soto, Martha, 1958- , autor. | Ríos Saloma, Martín F., autor. | Trejo, Dení, autor.
Espacios marítimos y proyecciones culturales / coordinación, Flor Trejo Rivera, Guadalupe Pinzón Ríos ; Israel Baxin Martínez, Chet van Duzer, Mariana Favila Vázquez, Carla Lois, Javier López Martín, Rodrigo de la O, Víctor Ortega, Martha Ortega Soto, Guadalupe Pinzón Ríos, Martín Ríos Saloma, Dení Trejo.
Primera edición. | México : Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas : Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019. | Serie: Historia general ; 37.
LIBRUNAM 2053179 | ISBN 9786073020442 (UNAM) | ISBN 9786075392752 (INAH).
Recursos marinos – México – Historia. | Oceanografía – México – Historia. | Océano y civilización – Historia. | Marina mercante – México – Historia. | Navegación – México – Historia. | Puertos – México – Historia. | Costas – México – Historia. | Océano Atlántico – Historia. | Océano Pacífico - Historia.
LCC GC1023.16.E76 2019 | DDC 333.916409—dc23

Primera edición: 2019

D. R. © 2019. Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas
Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria
Coyoacán, 04510, Ciudad de México
ISBN 978-607-30-2044-2

D. R. © 2019. Instituto Nacional de Antropología e Historia
Córdoba 45, colonia Roma, alcaldía Cuauhtémoc, 06700, Ciudad de México
informes_publicaciones_inah@inah.gob.mx
ISBN 978-607-539-275-2

Portada: Rebeca Bautista Gómez

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio
sin autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales

Impreso y hecho en México

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

¿Dónde empieza el final del mar? O más aún: ¿a qué nos referimos cuando decimos mar? ¿Nos referimos al inmenso monstruo capaz de devorar cualquier cosa o esa ola que espuma en torno a nuestros pies? ¿Al agua que te cabe en el cuenco de la mano o al abismo que nadie puede ver? ¿Lo decimos todo con una sola palabra o con una sola palabra lo ocultamos todo? Estoy aquí, a un paso del mar, y ni siquiera soy capaz de comprender dónde está él.

Alessandro Barico
Océano mar

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

Espacios marítmos y proyecciones culturales

editado por el Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM,
se terminó de imprimir en offset el 26 de julio de 2019
en _____
Su composición y formación tipográfica,
en tipo New Baskerville de 11:13, 10:11 y 9:10,
estuvo a cargo de F1 Servicios Editoriales.
La edición, en papel Cultural de 90 gramos,
consta de 1000 ejemplares
y estuvo al cuidado de
Mónica Torres González y Natzi Vilchis

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

INTRODUCCIÓN

El interés por recuperar investigaciones sobre temas marítimos en reuniones y publicaciones académicas surgió ante el afortunado y creciente aumento de investigadores de diversas disciplinas sociales que han centrado su mirada en la relación del hombre con el mar. La provocadora pregunta de Alessandro Barico en *Océano mar*, cuando cuestiona el uso de la palabra mar y sus multifacéticos significados según quien la pronuncie, nos pareció acertada para abrir esta obra que presentamos. ¿A qué nos referimos cuándo decimos mar? La mar, el océano, esa masa gigantesca de agua que separa y une continentes, ocupa un papel relevante en el devenir de las sociedades que han convivido y comparten este espacio acuático. Como sitio ha representado retos de predominio del medio como tal, venciendo miedos y desafíos tecnológicos, pero también ha participado como escenario bélico, pues quien domina el mar sabe que domina el mundo. Así, entre exploraciones oficiales y clandestinas, accidentes navales, paisajes marítimos e intercambio comercial, los océanos, en tanto espacios y proyecciones culturales, son una fuente de gran riqueza para incorporarla al escenario de nuestros estudios y en esa medida ampliar nuestro patrimonio cultural marítimo, no sólo en los límites de las fronteras mexicanas, sino extenderlo a aquellos entornos vinculados a lo largo del tiempo a través del mar.

A este proyecto editorial le anteceden la celebración de tres coloquios de estudios sobre cultura marítima. El primero realizado en la Ciudad de México en el 2009, el segundo en Veracruz en el 2012 y el último, motivo de este libro, efectuado en Campeche en el 2015.[1] Inicialmente, la intención fue poner en contacto a investigadores de

[1] La obra producto del segundo encuentro: *El mar: percepciones, lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*, Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera (coords.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia,

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

México cuyos trabajos versaban sobre temas relacionados con el mar. El objetivo fue sentar las bases de intercambios, colaboraciones y sobre todo llevar a cabo la divulgación de temáticas vinculadas a los entornos marítimos. Cabe destacar que si bien se inició como un intento de conocer qué trabajos se hacían en México, paulatinamente la perspectiva de estudio se ha ampliado pues se han integrado a este proyecto investigadores de otros países. Si bien a lo largo de esta aventura se ha constatado que en México hay varios estudiosos y grupos de trabajo interesados en la historia marítima de este territorio, también ha sido relevante vincular ésta a contextos más amplios, lo que llevó a la propuesta de considerar a los entornos marítimos como espacios sociales y de interacción.

De esta manera, el contenido de este libro centra su interés en dichos entornos como objeto de estudio. Las investigaciones aquí contenidas brindan diferentes perspectivas que transitan desde abordar espacios desconocidos a zonas exploradas y registradas que se intentó controlar o defender; de lugares que representaban grandes misterios a visualizaciones más científicas, y de zonas culturales con prácticas tradicionales a regiones cuyas actividades se fueron integrando a economías mundiales. Lo anterior nos ha mostrado que es posible dejar de ver al mar como espacio periférico o de frontera, y la importancia de integrar en los estudios a regiones costeras e insulares. El tema del mar como espacio social todavía ofrece muchas preguntas y temas por desarrollar. Este libro intenta acercarse a algunas de ellas.

En esta ocasión, como el tema central versa sobre "espacios marítimos", los capítulos han sido ordenados a partir de los entornos marítimos que en ellos se abordan, lo cual permite tener miradas amplias tanto desde distintas perspectivas como respecto a la forma en la que pueden ser estudiados, estructurados o percibidos.

En el primer trabajo, titulado "Notas en torno a la representación del mar en la Baja Edad Media: imagen y discursos", Martín Ríos inicia preguntándose si la *Venus* de Boticelli, además de evidenciar el tránsito hacia el imaginario renacentista, la representación del mar

2015, está disponible en línea desde 2016 en: http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.ht ml

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

en la pintura es también reflejo de la importancia adquirida por el mar como espacio privilegiado de navegación y comercio, frontera entre civilizaciones y como espacio geográfico marítimo abierto a empresas de exploración. Para responder a su planteamiento, Martín Ríos se remite a diversas crónicas medievales que muestran discusiones y testimonios sobre el Mediterráneo, para con ello intentar imaginar cómo los materiales textuales pudieron llegar a reflejarse en fuentes icónicas, lo cual a su vez podría evidenciar simbolizaciones personales o colectivas. Como el autor indica, las crónicas consultadas dirigen a diversas posturas que van desde temores a un mejor conocimiento del mar, de la incertidumbre a destinos más certeros, de viajes ligados a peregrinaciones a travesías con fines mercantiles o de conquista, es decir un tránsito hacia nuevas percepciones de las aguas mediterráneas.

En ese mismo sentido Chet van Duzer, en su trabajo "Los monstruos marinos, la oscuridad y las Islas del Paraíso: el Atlántico como espacio mítico antes del descubrimiento del Nuevo Mundo", nos conduce a un océano también en constante transformación en el imaginario medieval, pero a partir de fuentes cartográficas. El autor muestra al Atlántico como lugar de mitos, representados en mapas desde la Antigüedad, en los cuales se evidenciaron los principales temores ligados a ese océano, como las criaturas fantásticas, remolinos o islas desconocidas, los cuales paulatinamente fueron modificándose al acercarse al siglo XV y, por consiguiente, a las exploraciones ibéricas. El tránsito constante amplió la perspectiva de este océano, como se evidencia con el hecho de que las columnas de Hércules pasaron de ser el límite occidental del mundo a un punto de tránsito hacia nuevos destinos.

En un contexto más teórico sobre espacios desconocidos, Carla Lois en su texto "Mapas de lo invisible: la imaginación científica y artística sobre los fondos oceánicos", nos lleva a reflexionar sobre las imágenes de los fondos marinos como actos de la imaginación y, en consecuencia como modos de concebir el mar en la cultura occidental moderna. La autora se remite a las formas en que los fondos han sido considerados desde diversas perspectivas, como son el arte, la geografía, la historia y la ciencia. Resulta interesante conocer cómo algunas situaciones actuales, como accidentes aéreos, mostraron el

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

desconocimiento que se tiene de los fondos marinos, incluso mayor que sobre el suelo lunar. Así, explica la autora, a partir de la geometrización se hizo visible la profundidad del mar. La revisión sobre las diversas formas en que los fondos marinos han sido estudiados permite también considerar a los océanos no solamente como espacios en blanco en los mapas, sino que transitaron hacia registros diversos y discusiones sobre el mar y sus entrañas como un acto de "visualizar lo invisible".

En el marco de los reconocimientos y las expansiones marítimas, el trabajo de Rodrigo de la O titulado "Sistema-mundo-oceánico del Atlántico a través de un memorial de viaje neerlandés, 1616-1617" analiza un derrotero flamenco del siglo XVII y las distintas interacciones ejecutadas durante la travesía en diversas partes del Atlántico, conforme las políticas internacionales y las navegaciones comerciales lo permitieron. El autor plantea que los contactos y las actividades desarrolladas durante la travesía muestran a los entornos marítimos como zonas donde se desarrolló la vida cotidiana de forma regular; es decir, un análisis que esboza considerarlos como espacios sociales y no solamente como zonas de tránsito. Para el autor, las actividades económicas, sociales, políticas y culturales desarrolladas, en este caso, en el Atlántico evidencian cómo los mares podrían ser considerados un sistema-mundo-oceánico.

Por su parte, en su texto, "Estudio preliminar del navío de guerra *Dragón*, construido en La Habana en 1745 y hundido en la sonda de Campeche en 1783", Javier López también centra su interés en un caso específico. La historia de la embarcación se centra en su naufragio en la sonda de Campeche; sin embargo, el estudio de la misma permite extender el análisis de su siniestro a otros aspectos a fin de comprender un contexto más amplio; es decir, el momento en que los mares fueron espacios políticos y militarizados, lo cual se evidencia con el uso de esta nave para controlar espacios marítimos. Esto puede apreciarse con las diversas navegaciones hechas por el *Dragón* a lo largo de sus casi cuarenta años de vida activa, y cuya historia fue recuperada de acervos españoles, ingleses, franceses y mexicanos. La embarcación y sus actividades, además, son muestra de las transformaciones y los conflictos navales hispanos que se desarrollaron a lo largo del siglo XVIII, como se ve en la construcción

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

misma de la nave en La Habana, en su participación en la defensa de Cartagena, o el ataque a Panzacola, en su uso como nave convoy o de transporte de oficiales reales y personajes relevantes, entre otras.

Volteando la mirada a las propias costas mexicanas, Mariana Favila, en su trabajo "Caminos de agua en tierra firme y mar abierto: reconstrucción del paisaje marítimo de Los Tuxtlas, Veracruz", muestra un estudio en el que rescata el tema de las navegaciones prehispánicas practicadas en las costas veracruzanas, a través de fuentes históricas y vestigios arqueológicos. La autora desarrolla una propuesta teórico metodológica, con la intención de lanzar nuevas preguntas sobre dichas navegaciones como parte de construcciones de paisajes culturales, en donde los cuerpos de agua deben ser estudiados con profundidad y tomando en cuenta tanto las condiciones físicas como las interacciones sociales. En el caso analizado, se evidencia cómo las temporadas de lluvias cambiaron las interacciones de la zona y crearon contactos a través de los cuerpos de agua que se formaban y que podrían explicar los desarrollos culturales de la zona; con lo cual es posible plantear cómo las sociedades no han sido ajenas a los cuerpos de agua, sino que han sido inherentes a ellas a lo largo de su existencia.

El tema de esas interacciones es también abordado a nivel local en el trabajo "Otra mirada, mismo mar: el golfo de California en el siglo XVI. Aspectos antropológicos para la arqueología de ámbitos marítimos" de Víctor Ortega, quien centra su interés en el mar Bermejo. De la misma forma que en el trabajo anterior, se plantea una serie de preguntas sobre la relevancia de conocer los espacios marítimos y las sociedades de los litorales previas al siglo XVI, a través de fuentes documentales y arqueológicas. Pero en esta ocasión el autor expone una serie de elementos que requieren más atención en las investigaciones y que permitirían conocer mejor a las sociedades de los litorales, como las producciones de sal, de conchas, navegaciones a las islas aledañas, e incluso con tierra adentro, para entender los vínculos culturales con el desierto.

Parte de esos trabajos y su continuidad pueden apreciarse en el trabajo "La 'pesca'" de perla en el golfo californiano. Una mirada desde la *Memoria* de 1857 de José María Esteva", donde Dení Trejo estudia una relación en la que se da cuenta de la pesca de perlas, la

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cual se había practicado desde el periodo colonial con pocos cambios. En su *Memoria*, Esteva intentó reiterar los abusos cometidos contra los indios de la zona (como los yaquis), comparó esta actividad con las que se llevaba a cabo en otras partes del mundo, mostrando posibles técnicas a usar e incluso propuso incluir también la explotación de las conchas (que usualmente se perdía) en las actividades de la zona; es decir que este memorial intentó insertar a la California y a la pesca perlera en un mercado capitalista. Pese a que las propuestas sugeridas no se llevaron a cabo como se esperaba, el memorial permite vislumbrar tanto las continuidades en una práctica tradicional en la zona como posturas diversas que discutieron la inserción de esta actividad en economías más internacionales.

Por su parte, Israel Baxin, en su trabajo "Islas bajacalifornianas: metáforas bordeadas entre tierra y mar", aborda el tema de los espacios insulares, su objetivo es replantear la idea que se tiene de ellos como espacios de aislamiento, fragilidad ambiental y dependencia económica. Su trabajo se centra en las islas del seno californio y, desde la geografía cultural, explica que se requiere ver la huella dejada en las sociedades en una larga duración. Para ello centra su estudio en cuatro islas de las que se tiene registro desde el siglo XVI para, a partir de un análisis de larga duración, intentar ver las continuidades o transformaciones que han sufrido sus poblaciones y las actividades ahí practicadas. Todo esto con el fin de integrar esos espacios al devenir de ese territorio y dejar de verlos como espacios periféricos.

En una perspectiva más amplia, en el trabajo "Alta California y las rutas comerciales transpacíficas", Martha Ortega nos ofrece un estudio sobre las rutas transpacíficas establecidas desde ese territorio a partir de su fundación en 1769. La autora explica cómo los primeros contactos de la región si bien fueron de dependencia con Nueva España paulatinamente pasaron a ser de intercambio. Más tarde, los conflictos armados y el tránsito al México independiente afectaron las remesas de mercancías, y los comerciantes de la Alta California incrementaron sus intercambios con extranjeros, entre los cuales había rusos, ingleses y bostonianos. Sus tratos incluyeron a las costas asiáticas, islas del Pacífico, como las Sandwich, e incluso otros territorios americanos. Pronto algunas casas comerciales extranjeras se estable-

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cieron en la zona, incrementando más el contacto extranjero, lo cual explica que esa zona mantuviera un desarrollo autónomo del resto del territorio mexicano.

En un espacio marítimo más lejano, Guadalupe Pinzón, en el texto "Islas del Pacífico en las restructuraciones marítimas españolas del siglo XVIII: el caso de las Babuyanes y las Batanes", retoma el tema de los espacios insulares del Mar del Sur como regiones que en el siglo XVIII fueron vislumbradas e integradas a las restructuraciones navales hispanas, esto con la finalidad de proteger tanto los contactos marítimos como las fronteras de los territorios de ultramar. El estudio se hace a partir del caso de las Batanes y de las Babuyanes (al norte de la isla de Luzón), por ser ejemplo de los planes geoestratégicos de la corona española que se fueron modificando a lo largo de la centuria, según lo permitieron los conflictos internacionales y las necesidades defensivas. Estos cambios y nuevas perspectivas sobre los espacios insulares del Pacífico se abordan a partir de proyectos navales y mapas de época.

Finalmente, cabe decir que este trabajo se ha llevado a cabo gracias al apoyo de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH, así como del Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, instituciones que desde tiempo atrás han avalado este tipo de proyectos y por ello les reiteramos nuestro más sincero agradecimiento.

Flor Trejo Rivera
Guadalupe Pinzón Ríos
Ciudad de México/Lisboa, diciembre de 2016.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

NOTAS EN TORNO A LA REPRESENTACIÓN DEL MAR EN LA BAJA EDAD MEDIA

IMAGEN Y DISCURSOS

MARTÍN RÍOS SALOMA
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Introducción

"En la ciudad, en diversas casas, realiza de su mano algunas mujeres desnudas, de las cuales hoy en día en Castello, residencia del Duque Cosme, extramuros de Florencia, se encuentran dos cuadros figurados, uno de Venus que nace, y a la cual aurora y los vientos hacen venir a tierra con los amores".[1] Con estas palabras, Giorgio Vasari describía a mediados del siglo XVI, en sus *Vidas*, *El nacimiento de Venus* de Sandro Botticelli, realizado entre 1477 y 1485 y expuesto en la actualidad, como se sabe, en la Galería de los Ufizzi en Florencia.

En el siglo XXI, *Wikipedia*, suma de los conocimientos en la posmodernidad, consultada por todo tipo de personas del mundo entero que buscan datos y referencias de primera mano, califica en su versión italiana al *Nacimiento de Venus* como "una de las obras más célebres del artista y del Renacimiento italiano en general"

[1] "*Per la città in diverse case fece tondi di sua mano e femmine ignude assai, delle quali oggi ancora a Castello, luogo del Duca Cosimo fuor di Fiorenza, sono due quadri figurati, l'uno Venere che nasce, e quelle aure e venti che la fanno venire in terra con gli amori.*" Giorgio Vasari, "Sandro Botticello Pittor Floretino", en *Le vite de' più eccellenti architetti, pittori, et scultori italiani, da Cimabue insino a' tempi nostri (1550)*, Florencia, Editor Lorenzo Torrentino, 1550. La edición moderna de Luciano Bellosi y Aldo Rossi, presentación de Giovanni Previtali, Turín, Giulio Einaudi Editore, 1986, disponible en: https://it.wikisource.org/wiki/Le_vite_de%27_pi%C3%B9_eccellenti_pittori,_scultori_e_arch itettori_(1550)/Sandro_Botticello (consultado el 18 octubre 2015).

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

(figura 1).[2] El texto enciclopédico señala que la obra no se menciona en los inventarios Medici de los años 1498, 1503 y 1516 "pero gracias al testimonio de Vasari en las *Vidas*, sabemos que se encontraba en la villa de Castello en 1550, cuando contempló las dos obras expuestas de manera conjunta en la residencia de campo de la rama menor de la familia".[3]

La escena representa el momento en el que Venus, nacida de la espuma del mar, llega a la costa de la isla de Chipre, animada por la unión de los vientos Céfiro y Aura, en tanto una de las Horas le ofrece un rico manto decorado con flores.

> El nacimiento de Venus sería, por tanto —continúa el texto de la popular enciclopedia—, el reflejo del Humanismo, y representaría la alegoría del amor como fuerza motriz de la Naturaleza. La figura de la diosa, representada en la pose de Venus, es personificación de la Venus celeste, símbolo de pureza, simplicidad y belleza sin adornos del alma. Se trata de un concepto fundamental del humanismo neoplatónico, que regresa bajo diversos aspectos también en otras dos pinturas de Botticelli realizadas en el mismo periodo: el *Altar y el centauro* y *Venus y Marte*. La composición es extremadamente balanceada y simétrica, el diseño está basado sobre las líneas elegantísimas que crean juegos decorativos sinuosos y graciosos. En cada caso la atención al diseño no se resuelve en efectos puramente decorativos, sino que mantiene un guiño a la volumetría y a la utilización de distintos materiales, sobre todo en los ligerísimos vestidos. El color es claro y nítido, derivado de la particular técnica que imita el fresco, llena de luz las figuras, haciendo resaltar la pureza penetrante de la belleza. Aún más que en la *Primavera*, la espacialidad del fondo es plana, colocando las figuras en una suspensión mágica. La progresiva pérdida de los valores prospectivos permite colocar esta obra, después de la *Primavera*, en una fase en la que la crisis que se apoderará de Florencia a final del siglo se encuentra ya anunciada.[4]

[2] "*[…] una delle opere più celebri dell'artista e del Rinascimento italiano in generale*", "Sandro Botticelli", *Wikipedia* [versión italiana], https://it.wikipedia.org/wiki/Sandro_Botticelli (consultado el 23 de junio de 2016).

[3] "[…] *ma sempre grazie alla testimonianza del Vasari nelle Vite sappiamo che si trovava nella Villa di Castello nel 1550, quando egli vide le due opere esposte insieme nella residenza di campagna del ramo cadetto della familia*", *idem*.

[4] "*La nascita di Venere sarebbe pertanto la venuta alla luce dell'Humanitas, intesa come allegoria dell'amore quale forza motrice della Natura. La figura della dea, rappresen-*

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Si hemos preferido la descripción del *Nacimiento de Venus* contenida en *Wikipedia*, frente a cualquier manual de historia del arte o estudio académico sobre el arte en el Renacimiento o, inclusive, sobre el periodo renacentista —entre los que cabría incluir las obras de Burckhardt, Symonds, Gombrich, Antal, Burke, Argullol, Tallon o Crouzet-Pavan,[5] entre muchos otros especialistas—, es precisamente por su carácter popular y su amplia difusión entre el público medianamente letrado y la visión que ofrece sobre el Renacimiento, el cuadro en cuestión y su autor. Y como es evidente, en toda esta descripción electrónica que hace el anónimo enciclopedista posmoderno la presencia del mar es completamente ignorada, como no sea por la referencia a la espuma de la que nace Venus.

De esta suerte, el medievalista que lanza miradas a los siglos de la modernidad temprana, se pregunta por qué no se repara lo suficiente en la presencia del mar en el cuadro del artista florentino como manifestación de los profundos cambios políticos, económicos, culturales y científicos ocurridos entre el siglo XI —momento

tata nella posa di Venus pudica (ossia mentre copre la sua nudità con le mani ed i lunghi capelli biondi), è la personificazione della Venere celeste, simbolo di purezza, semplicità e bellezza disadorna dell'anima. Si tratta di uno dei concetti fondamentali dell'umanesimo neoplatonico, che ritorna sotto diversi aspetti anche in altri due dipinti del Botticelli realizzati all'incirca nello stesso periodo: la Pallade e il centauro e Venere e Marte. La composizione è creano giochi decorativi sinuosi e aggraziati. In ogni caso l'attenzione al disegno non si risolve mai in effetti puramente decorativi, ma mantiene un riguardo verso la volumetria e la resa veritiera dei vari materiali, soprattutto nelle leggerissime vesti. Il colore chiaro e nitido, derivato dalla particolare tecnica che imita l'affresco, intride di luce le figure, facendone risaltare la purezza penetrante della bellezza. Ancora più che nella Primavera, la spazialità dello sfondo è piatta, bloccando le figure in una magica sospensione. La progressiva perdita dei valori prospettici fa collocare quest'opera dopo la Primavera, in una fase in cui la "crisi" che investirà Firenze alla fine del secolo, è già più che mai avviat." *Idem*.

[5] Jacobo Burckhardt, *La cultura del Renacimiento en Italia*, 2a. ed., Madrid, Akal, 2004 [1a. ed., 1860]; J. A. Symonds, *El renacimiento en Italia*, 2 v., México, Fondo de Cultura Económica, 1957; Ernest Gombrich, *Historia del arte*, México, Conaculta, 1995 [Particularmente los capítulos XII-XVI, p. 223-338]; Frederik Antal, *El mundo florentino y su ambiente social. La república burguesa anterior a Cosme de Médici, siglos XIV-XV*, Madrid, Alianza, 1989; Peter Burke, *El Renacimiento europeo*, Barcelona, Crítica, 2000; Rafael Argullol, *El Quatroccento. Arte y cultura en el Renacimiento italiano*, Barcelona, Montesinos, 1988; Alain Tallon, *L'Europe de la Renaissance*, París, Presses Universitaires de France, 2013; Élisabeth Crouzet-Pavan, *Renaissances italiennes, 1380-1500*, París, Albin Michel, 2007.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

en el que gracias a la primera cruzada los cristianos de occidente se hicieron a la mar— y el último tercio del siglo XV, cuando los portugueses, castellanos, catalanes, genoveses, pisanos, venecianos y turcos se disputaban el control del viejo Mediterráneo y cuando los dos primeros iniciaron su disputa sobre el Atlántico.

Sin afirmar de ninguna manera que el *Nacimiento de Venus* de Botticelli sea la primera representación artística del mar, y no sólo simbólica o geográfica, me parece que, más allá de su importancia dentro de la historia del arte y de la capacidad técnica del artista florentino para captar el movimiento de la naturaleza, esta magnífica obra, custodiada en la Galería de los Oficios de Florencia, es, además, retrato de toda una época y un reflejo de los profundos cambios estructurales de la sociedad europea que en ella se operaron a lo largo de los siglos bajomedievales. Ciertamente, en épocas anteriores copistas e iluminadores habían representado el mar, como ocurría en los mapas T en O que reproducían incluso en fechas tardías la distribución del mundo según lo había señalado Isidoro de Sevilla en sus *Etimologías*,[6] o como sucedía en las *Cantigas* de Alfonso X, el Sabio,[7] para quien la mar, según lo estipulado en las *Partidas* era "lugar señalado en que pueden los hombres guerrear a sus enemigos".[8] Pero la importante presencia del mar y el lugar que le concede el artista en el conjunto de la composición pueden interpretarse, a modo de hipótesis, como reflejo de la importancia que adquirió el mar como espacio privilegiado de navegación y de

[6] Isidoro de Sevilla, *Etimologías*, texto latino, traducción y notas de José Oroz Reta y Manuel A. Marcos Casquero, Madrid, Biblioteca de Autores Cristianos, 2004, p. 997-998. Particularmente, el capítulo 2, *De orbe*, del libro XIV: "Se denomina orbe por la redondez de su círculo, porque es semejante a una rueda […]. El océano la rodea por todos lados, limitando sus confines como en un círculo. El orbe está dividido en tres partes, una de las cuales se denomina Asia, otra Europa, y la tercera, África." En la impresión que se hizo de las *Etimologías* en 1472 en Augsburgo por Günther Zainer, se reprodujo de forma impresa por vez primera el mapa "T en O" característico de la concepción isidoriana del mundo. Véase, Isidoro de Sevilla, *Etymologiae*, Augsburgo, Günther Zainer Impresor, 1472, p. 362. Dispoible en: Biblioteca Digital Hispánica, http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000098929&page=1 (consultado el 23 de junio de 2016).

[7] Por ejemplo, las *Cantigas XXXV* y *XCV* del manuscrito del Escorial.

[8] Alfonso X, *Las Siete Partidas*, 7 v., Barcelona, Imprenta de Antonio Bergnes, 1843, *Partida* segunda, título XXIV, p. 256.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

comercio, como frontera entre civilizaciones —cristiana y musulmana— y como espacio geográfico (marítimo) abierto a las empresas humanas de exploración y dominio del mundo.[9] Las presentes reflexiones nacen, en consecuencia, de dos interrogantes muy sencillas: ¿qué representó el mar para los hombres y mujeres de la plena y la Baja Edad Media? ¿Es efectivamente posible rastrear los cambios estructurales de una sociedad occidental en expansión a partir de las representaciones literarias, cronísticas y artísticas sobre el mar elaboradas en los últimos siglos del medievo?

Ciertamente, sería una labor imposible analizar en un espacio como éste la transformación textual y visual de las representaciones sobre el mar a lo largo de toda la Edad Media. Ello ameritaría, sin duda, un trabajo monográfico, pero me parece que sí es factible explorar a través de algunos textos historiográficos, hagiográficos y literarios la forma en que el mar fue representado y concebido por los hombres del medievo, dejando para otra ocasión el análisis de las representaciones icónicas. De esta suerte, en el presente trabajo propongo un juego intelectual que consiste en pasar del texto a la imagen, es decir, de las imágenes textuales a las imágenes icónicas como lo plantea Hans Belting, para quien la imagen —discursiva o icónica— es una "unidad simbólica" producto "de una simbolización personal o colectiva".[10] Ello nos permitirá comprender cómo y en qué medida la obra de Botticelli representó una auténtica transformación en la forma de concebir al mar y los cambios operados en la sociedad europea que en aquella se reflejaron. Huelga decir que este trabajo quiere ser continuidad de aquel que se publicó en el volumen que contiene los trabajos presentados en el marco de las Segundas Jornadas de Cultura Marítima celebradas en el puerto de Veracruz en 2013, por lo que he querido buscar

[9] He desarrollado estas ideas en trabajos previos como: "Presentación", en *El mundo de los conquistadores*, Martín F. Ríos Saloma (ed.), Madrid/México, Sílex/Universidad Nacional Autónoma de México, 2016, p. 13-23, y "La guerra del Estrecho en la historiografía contemporánea", en *Guerra Santa y cruzada en el Estrecho. El occidente peninsular en la primera mitad del siglo XIV*, Carlos de Ayala (ed.), Santiago Palacios y Martín Ríos, Madrid, Sílex/Universidad Autónoma de Madrid, 2016, p. 423-442.

[10] Hans Belting, *Antropología de la imagen*, Gonzalo Vélez (trad.), Madrid, Kats Editores, 2012, p. 14.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

textos diversos a los utilizados en aquella ocasión y que sean, a su vez, representativos de formas escriturarias, épocas y procedencias geográficas distintas.[11]

El mar en los textos medievales: imágenes discursivas

Antes de analizar los textos, me parece necesario y oportuno hacer una sucinta cronología de la historia del Mediterráneo para la época que nos ocupa, por cuanto ello nos permitiría situar mejor los textos empleados.[12] La historia del Mediterráneo, sin duda el espacio marítimo de mayor importancia para el mundo medieval, puede dividirse, a decir de Miguel Ángel Ladero Quesada, en cinco grandes etapas: la primera, desarrollada entre los siglos IV y VII, estaría marcada por la fractura de las redes de comercio marítimo del mundo romano como consecuencia de los procesos generales que terminarían con el imperio. La segunda se extendería entre los siglos VII y XI, y estaría caracterizada por la conquista y dominación de las principales rutas de comercio y navegación por parte de los musulmanes. La tercera iniciaría a finales del siglo XI con la proclamación de la primera Cruzada y se extendería hasta finales del siglo XIII, cuando, a decir del medievalista español, tuvo lugar "el progresivo auge de las marinas cristianas de Génova, Pisa, Marsella y Barcelona

[11] Martín Ríos Saloma, "La percepción del mar en la cronística castellana de la Baja Edad Media", en *El mar: percepciones, lectura y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*, Guadalupe Pinzón y Flor Trejo (eds.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015, p. 113-130.

[12] Muchos han sido quienes en los últimos años se han interesado por el Mediterráneo, baste citar: Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, Fondo de Cultura Económica, 1992 [1a. ed., 1949]; Fernand Braudel, *El Mediterráneo. El espacio y la historia*, México, Fondo de Cultura Económica, 2009; Predrag Matvejevic, *La Mediterrannée et l'Europe. Leçons au Collège de France*, París, Market Paperback, 1988; Alessandro Vanoli, *Le parole e il mare. Tre considerazioni sull'immaginario político mediterraneo*, Turín, Nino Aragno Editore, 2005; Scipione Guarracino, *Mediterraneo. Immagini, storie e teorie da Omero a Braudel*, Milán, Bruno Mondadori Editore, 2007; David Abulafia, *Mediterranean encounters: economics, religious, political, 1100-1500*, Aldershot, Ashgate, 2000; David Abulafia, *El Mediterráneo en la historia*, Barcelona, Crítica, 2003.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

principalmente, y la presencia de flotas de origen atlántico —normandos, cruzados—, capaces de conquistar islas y plazas costeras y, sobre todo, de dominar rutas marítimas y actividades mercantiles". La cuarta etapa se abriría a finales del siglo XIII como consecuencia "de la descomposición del imperio almohade en al-Andalus y el Magreb", con la conquista de las ciudades mediterráneas de la península ibérica por parte de los cristianos "y con la apertura y utilización habitual de la ruta del estrecho de Gibraltar por las marinas europeas mediterráneas", terminándose, a decir del autor, a finales del siglo XV y principios del siglo XVI con las conquistas cristianas de las islas Canarias, de las plazas costeras del Magreb y del viaje colombino.[13]

El siglo XI fue sin duda uno de los más importantes de la historia de la Europa occidental y representa, para quien esto escribe, el inicio de un largo periodo histórico que comienza con la consolidación de las monarquías feudales: el arranque del desarrollo del capitalismo mercantil y financiero, el desarrollo del mundo urbano y de la burguesía, el principio de la expansión de la cristiandad occidental más allá de sus fronteras y un proceso de auto afirmación de la Europa cristiana frente a sus enemigos y externos en el marco de una profunda reforma de la Iglesia cuyo máximo exponente fue Gregorio VII.[14]

En este contexto, en el año 1066, el duque Guillermo de Normandía reclamó para sí el trono de Inglaterra y en octubre de aquel año cruzó con sus tropas —unos 15 000 hombres y 3 000 caballos transportados en un millar de navíos— el canal de la Mancha, derrotando en la batalla de Hastings al rey anglosajón Haroldo II e instaurando una nueva dinastía a la que pertenecerían Enrique Plantagenêt y Ricardo Corazón de León.[15]

[13] Miguel Ángel Ladero Quesada, "La guerra del Estrecho", en *Guerra y diplomacia en la Europa Occidental, 1280-1480*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2005, p. 255-293.

[14] Entre una abundante bibliografía sobre el periodo, puede citarse el volumen colectivo —ahora un clásico—, Robert Fossier (coord.), *El despertar de Europa 950-1250*, Barcelona, Crítica, 1988.

[15] Los datos sobre la armada los ofrece Pierre Bouet, *Hastings. 14 octobre 1066*, París, Talandier, 2010, p. 27 y 45-51. Sobre la conformación de los dominios Plan-

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Guillaume de Poitiers sería el cronista encargado de dejar testimonio de estas hazañas en una biografía intitulada *La vida de Guillermo el Conquistador, 1035-1070*.[16] En ella, encontramos pasajes particulares sobre el cruce del canal que dan buena cuenta de la importancia que tal acción tuvo tanto en la vida de Guillermo como en su campaña militar y resulta sumamente interesante que el autor medieval compare la hazaña del duque normando con la de personajes de la antigüedad como Agamenón y Jerjes:

> *Poder de la flota*
> La antigua Grecia cuenta que Agamenón, hijo de Atreo, fue con mil naves a vengar el ultraje del lecho fraterno; nosotros podemos asegurar también que Guillermo fue a conquistar la diadema real con una flota numerosa. Ella cuenta entre sus fábulas, además, que Xerxes [*sic*] unió por un puente de barcas las ciudades de Sestos y de Abydos que estaban separadas por el mar; nosotros publicamos, y es la verdad, que Guillermo reunió bajo el gobierno de su poder el territorio de Normandía y de Inglaterra. Pensamos que Guillermo puede igualarse, y aún preferirse a Xerxes, quien fue vencido y cuya flota fue destruida por el valor de un pequeño número de enemigos, puesto que nunca fue vencido por nadie y honró su país de gloriosos trofeos y enriqueció de ilustres triunfos.[17]

De igual forma, la *Vida* da cuenta de la travesía del canal de la Mancha, del temor que sintieron los hombres de Guillermo, de la manera en que éste celebró una comida —con vino incluido—, para

tagenêt, véase Martin Aurell, *L'Empire des Plantagenêt, 1154-1224*, París, Perrin, 2003.

[16] Guillaume de Poitiers, *La vie de Guillaume le Conquérant, 1035-1070*, traducido del latín por François Guizot, Yves Germain y Eric de Bussac (eds.), Clerment Ferrand, Éditions Paleo, 2010.

[17] "*Puissance de la flotte. L'antique Grèce rapporte qu'Agamemnon, fils d'Atrée, alla avec mille vaisseaux venger l'outrage du lit fraternel; nous pouvons assurer aussi que Guillaume fables que Xerxès joignit par un pont de vaisseaux les villes de Sestos et d'Abydos que séparait la mer; nous publions, et c'est avec vérité, que Guillaume réunit sous le gouvernail de son pouvoir l'étendue du territoire de la Normandie et de l'Angleterre. Nous croyons qu'on peut égaler et même préférer pour la puissance, à Xerxès qui fut vaincu, et dont la flotte fut détruite par le courage d'un petit nombre d'ennemis, Guillaume que ne vainquit jamais personne, qui orna son pays de glorieux trophées, et l'enrichit d'illustres triomphes*". *Ibidem*, p. 96 -97.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tranquilizarlos hasta que los alcanzó el grueso de la flota —que se nos presenta como un bosque cerrado por la cantidad de mástiles que la componían— y finalmente pudo desembarcar en Inglaterra:

> *Travesía y desembarco*
> En la noche, después de haber descansado, los navíos levantaron anclas. Aquel que portaba al duque, navegando con mayor ardor hacia la victoria, dejó muy pronto tras de sí, por su extrema agilidad, a los otros, obedeciendo por la rapidez de su carrera la voluntad de su jefe. En la mañana un remero, habiendo recibido orden de mirar desde lo alto del mástil si apercibía navíos aproximarse, anunció que no se ofrecía a su vista otra cosa que la mar y los cielos. Tan pronto el duque hizo arrojar el ancla, y de miedo de aquellos que lo acompañaban no se dejaban consolar por el miedo y la tristeza, lleno de coraje, tomó, con una memorable alegría, y como en una sala de su casa, una comida abundante donde no faltó el vino perfumado, asegurando que se verían aparecer muy pronto a los otros, conducidos por la mano de Dios, bajo cuya protección se habían puesto. El chantre de Manteoue, que ameritó el título de príncipe no habría podido narrar sino de forma indigna la manera y la tranquilidad que presidieron esta comida. El remero, habiendo mirado una segunda vez, gritó que venía venir cuatro naves, y a la tercera ocasión apareció un gran número, cuya cantidad innumerable de mástiles, apretados unos contra los otros, les daban la apariencia de un bosque. Dejamos adivinar a cada uno en cuanta alegría se tornó la esperanza del duque, y cuánto glorificó desde el fondo de su corazón la misericordia divina. Empujado por un viento favorable, penetró su flota libremente, y sin haber tenido que combatir ningún obstáculo, en el puerto de Pévensy.[18]

[18] *Traversée et débarquement. Dans la nuit, après s'être reposés, les vaisseaux levèrent l'ancre. Celui qui portait le duc, voguant avec plus d'ardeur vers la victoire, eut bientôt, par son extrême agilité, laissé derrière lui les autres, obéissant par la promptitude de sa course à la volonté de son chef. Le matin un rameur, ayant reçu ordre de regarder du haut du mât s'il apercevait des navires venir à la suite, annonça qu'il ne s'offrait à sa vue rien autre chose que la mer et les cieux. Aussitôt le duc fit jeter l'ancre, et de peur que ceux qui l'accompagnaient ne se laissassent troubler par la crainte et la tristesse, plein de courage, il prit, avec une mémorable gaîté, et comme dans une salle de sa maison, un repas abondant ou ne manquait pas le vin parfumé, assurant qu'on verrait bientôt arriver tous les autres, conduits par la main de Dieu, sous la protection de qu'ils s'était mis. Le chantre de Mantoue, qui mérita le titre de prince des poètes par son éloge du Troyen Énée, le père et la gloire de l'ancienne Romme, n'aurait pas trouvé indigne de lui rapporter l'habileté et la tranquillité qui présidèrent à ce repas. Le rameur ayant regardé une seconde fois, s'écria qu'il voyait*

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En el ámbito hispano, a principios del siglo XII, el obispo de Compostela, Diego Gelmírez, inició un vasto proyecto escriturario para promover por toda la cristiandad latina la peregrinación al santuario jacobeo, en un momento marcado por el desarrollo de la segunda (1135) y la tercera (1188) cruzadas y por el renacer de las peregrinaciones a Jerusalén.[19] El *Liber Sancti Iacobi*, contenido en el llamado *Codex Calixtinus*, por cuanto la curia compostelana quiso atribuirlo a la autoría del papa Calixto II para darle una mayor autoridad, contiene cinco libros de naturaleza diversa.[20] El segundo de los libros, conocido como *Libro de los milagros*, está conformado por una serie de relatos en los que gracias a la intervención de Santiago personas que se hallan en distintos trances son salvadas. Llama la atención que en una época donde la peregrinación hacia Jerusalén a través del mar se había convertido en un viaje más o menos frecuente, aparezcan dos milagros vinculados directamente con el espacio marítimo, el primero relacionado en particular con la guerra naval entre cristianos y musulmanes y con la permanente amenaza de caer en cautividad y ser vendido como esclavo. El milagro, además de mostrar el poder intercesor del santo hispano, ponía de manifiesto la voluntad de la sede apostólica compostelana de equiparar la peregrinación a Galicia con aquella que se realizaba a Tierra Santa, así como la familiaridad con la que las personas del siglo XII se lanzaban a la mar. De esta suerte, el milagro VII reza así:

venir quatre vaisseaux, et à la troisième fois il en parut un si grand nombre que la quantité innombrable de mâts, serrés les uns près des autres, leur donnait l'apparence d'une forêt. Nous laissons à deviner à chacun en quelle joie se changea l'espérance du duc, et combien il glorifia du fond du coeur la miséricorde divine. Poussé par un vent favorable, il entra librement avec sa flotte, et sans avoir à combattre aucun obstacle, dans le port de Pévensey. Ibidem, p. 97-98.

[19] Sobre el culto jacobeo, véase, para una visión de conjunto, Luis Vázquez de Parga, José María Larrea y Juan de Uría Riu, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, 3 v., Pamplona, Gobierno de Navarra, 1998.

[20] *Liber Sancti Iacobi. Codex Calixtinus*, Abelardo Moralejo (trad.), Casimiro Torres y Julio Feo, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 2004. Sobre el *Liber Sancti Iacobi* y su composición, véase Manuel Díaz y Díaz, Ma. Araceli García Piñero y Pilar del Oro Trigo, *El códice calixtino de la catedral de Santiago. Estudio codicológico y de contenido*, Santiago de Compostela, Centro de Estudios Jacobeos, 1988.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Milagro de Santiago escrito por el papa Calixto
En el año de mil ciento uno de la encarnación del Señor, cuando cierto marino llamado Frisono conducía navegando por el mar una nave cargada de peregrinos al sepulcro del Señor en Jerusalén, deseoso de ir allá a hacer oración, vino contra él a atacarle cierto sarraceno llamado Avito Maimón, que pretendía llevarse cautivos a la tierra de los moabitas a todos los peregrinos. Y habiéndose abordado las dos naves, la de los sarracenos y la de los cristianos, y peleado duramente, cayó Frisono, vestido de loriga de hierro, casco y escudo, por entre ellas al fondo del mar. Mas dándole fuerza la misericordia de Dios, empezó a invocar en su corazón a Santiago, diciendo: "Grande y gloriosísimo Santiago, apóstol más piadoso que cuando decirse puede, cuyo altar besé una vez con mi boca indigna, dígnate libarme con todos estos cristianos a ti encomendados."

Al instante se le apareció el santo Apóstol en lo profundo del mar y, tomándole de la mano, le volvió a la nave sano y salvo. Y además, oyéndole todos, dijo el Apóstol al sarraceno: "Si no dejas esa navecilla de cristianos, te entregaré a ti con tu galera en su poder". Y respondiole Avito: "¿Quieres decirme, ilustre caballero, por qué pretendes quitarme mi presa? ¿Eres acaso el Dios del mar, que te opones en él a mi gente?" Mas le replicó el Apóstol: "No soy el Dios del mar, sino un siervo del Dios del mar, que auxilia a los que en peligro me llaman, tanto en el mar como en la tierra, según Dios quiere." Y enseguida, por el poder de Dios y los auxilios de Santiago, la fuerte nave de los sarracenos empezó a peligrar en medio de una tempestad, y la de los cristianos, bajo la divina guía de Santiago, llegó al puerto deseado; y Frisono, una vez visitado el sepulcro del Señor, en el mismo año acudió a Santiago de Galicia.[21]

El capítulo VIII, por su parte, muestra las múltiples condiciones sociales de los peregrinos y la forma en que se pasaba el tiempo, realizando oraciones y leyendo los salmos para encomendarse a Dios. De igual forma, muestra la manera en que el vocabulario marítimo comienza a ser común —o al menos conocido en el conjunto de la sociedad— y la forma en que el tránsito por esta vida se equipara a las tribulaciones de la navegación y cómo en uno y otro caso la metáfora del puerto como remanso de paz y seguridad ocupa un lugar central. El texto asienta:

[21] *Liber Sancti*…, p. 345-346.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Milagro de Santiago expuesto por el papa Calixto
En el año mil ciento dos de la encarnación del Señor, cuando cierto prelado que regresaba de Jerusalén, sentado en la nave junto a la borda, cantaba con el salterio abierto, vino una fuerte ola del mar y le arrastró con algunos otros pasajeros. Y cuando ya estaba casi a sesenta y dos codos de la nave, flotando sobre la ola y a viva voz invocaron a Santiago, se les presentó enseguida el Apóstol. Y en pie, con las plantas secas sobre las aguas del mar, junto a ellos que en peligro clamaban, les dijo: "No temáis, hijitos míos." Y al momento ordenó al mar que devolviese a la nave a quienes había arrebatado de ella injustamente, y a los marineros, llamando desde lejos, que detuviesen la nave. Y así ocurrió. Detuvieron la nave los marineros, y el agua del mar, gracias a los auxilios de Santiago, devolvió a aquélla a todos los que había asaltado malamente, nada mojados y abierto aún el códice donde el sacerdote leía […].

Y cuando luego el sacerdote acudió a la tumba de Santiago en Galicia exclamó: "Oh, tú, de siempre auxiliador, honor de los apóstoles, de los gallegos esplendor, de los peregrinos defensor, Santiago, de los vicios suplantador, de las cadenas de las culpas suéltanos y al puerto de la salvación condúcenos. Tú que ayudas a los que a ti claman en peligro, tanto en el mar como en la tierra, socórrenos ahora y en peligro de muerte".[22]

En el mismo siglo, pero en la corte de María de Champagne, los trovadores se dieron a la tarea de contar las hazañas de los caballeros de la mesa redonda, sobresaliendo, de entre todos los poetas, Chrétien de Troyes.[23] Chrétien, sin embargo, se inspiró en tradiciones múltiples y texto previos, uno de los cuales, de autor anónimo, lleva por título *La demanda del Grial*.[24] Como es de imaginar, la obra narra las aventuras de los caballeros del rey Arturo en busca del célebre cáliz que Jesucristo había utilizado en la última cena y en el que posteriormente José de Arimatea había recogido su sangre. En una geografía como la de las islas británicas, definida por la presencia del mar, éste elemento no

[22] *Liber Sancti*…, p. 347.

[23] Sobre Chrétien de Troyes y su obra, véase la tesis de maestría elaborada por Diego Améndolla Spínola, *Creación del modelo de caballería a través de la cultura lúdica: producción, transmisión y recepción de las obras de Chrétien de Troyes (1165-1300)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Posgrado en Historia, 2013.

[24] Anónimo, *La Demanda del Grial*, Carlos Alvar (ed.), Madrid, Nacional, 1980.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

podía faltar en el relato y así, el capítulo 127, narra cómo el caballero Boores llegó "a la nave donde le esperaba Perceval":

> Entonces se va de allí y se pone en marcha por el camino que lleva hacia el mar. Cabalga hasta llegar a una abadía, que estaba junto al mar; aquella noche se quedó a dormir ahí, y cuando se durmió, vino una voz a decirle: "Boores, levántate y vete hacia el mar, donde Perceval te está esperando en la orilla". Cuando oye estas palabras, salta y se hace el signo de la cruz en medio de la frente; ruega a Nuestro Señor que le conduzca, va a donde están sus armas, las toma y se las viste […] Cabalga hasta llegar al mar y encuentra una nave en la orilla, cubierta de jamete blanco; desciende y penetra en ella, encomendándose a Jesucristo; tan pronto como ha entrado, ve que la nave se aleja de la orilla y que el viento sopla sobre la vela, llevando a la nave a gran velocidad que parece que va volando por encima de las olas. Al ver que ha perdido su caballo, entra y se resigna. Mira por la nave, pero no ve nada, pues la noche era negra y oscura y por eso no podía ver bien; se acerca a la borda del barco y se acoda allí, rogando a Jesucristo que le conduzca a un lugar donde su alma pueda estar a salvo; después de hacer oración, se duerme hasta el día siguiente. Encuentra a Perceval, se reconocen y se abrazan y ambos amigos surcan el mar, ya hacia atrás, y hacia adelante, tal como el viento les lleva y hablan de muchas cosas reconfortándose el uno con el otro.[25]

De la misma forma, en el capítulo CXXX, se describe la manera en que los protagonistas se hicieron a la mar en una nave y el miedo que ello les provocaba, miedo que se materializaba en el hecho de santiguarse al momento de penetrar en la barca y encomendarse a Dios, tal y como lo había hecho el duque Guillermo de Normandía:

> Galahad es recibido por una doncella, señora de un castillo, y ella le dice que lo conducirá a una aventura. Entonces se alejan del castillo y se van muy deprisa; cabalgan aquella noche un buen trecho y vagaron tanto que llegaron al mar. Cuando llegaron allí, encontraron la nave en la que estaban Boores y Perceval, que esperaban a la borda y no dormían. Los recién llegados entraron a la nave no sin antes hacer el sino de la cruz en la frente y encomendarse a Nuestro Señor. Los dos compañeros le reciben con una alegría tan grande y con tan gran fiesta que no pueden hacerla mayor; la nave comienza a ir muy de prisa, por medio del mar,

[25] *Ibidem*, p. 234-235.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> pues el viento le daba de lleno y navegan tanto en tan poco tiempo que no vieron más tierra, ni lejos ni cerca, y entonces amaneció.[26]

Finalmente, en el capítulo CXLIII se relata, una vez más, una travesía en el mar en la que los personajes pierden la noción del tiempo y el espacio y los problemas básicos de verse sin alimentos al no cargar provisiones para el trayecto, hecho que muestra lo poco que las personas de los siglos XI y XII estaban habituadas al mar:

> Tras varias aventuras se hacen de nuevo a la mar: Cuando llegaron a la nave entraron en ella y el viento empezó a dar en la vela, de tal forma que pronto los alejó de la roca. Cuando sobrevino la noche, comenzaron a preguntarse unos a otros si estaban cerca de tierra y cada uno decía que no sabía. Aquella noche la pasaron en el mar, sin comer ni beber, pues no tenían ninguna provisión y, cuando a la mañana siguiente, llegaron a un castillo que se llama Carcelois, que estaba en la marca de Escocia, dieron gracias a Nuestro Señor de que les había sacado salvos de la aventura de la espada y llevado a otro lado.[27]

En todos estos fragmentos es posible apreciar el miedo que genera el mar en los personajes, que deciden santiguarse antes de entrar en la nave, y la nula posibilidad que tienen de guiar y conducir la nave, quedando a merced del viento y las propias olas. Hombres de tierra y de guerra —insisto en la idea—, los caballeros de la mesa redonda no conocen las artes de marear y la nave se convierte en un espacio y un tiempo de excepción. De igual manera y frente a lo que ocurre en las crónicas de la época, en el relato de los fragmentos literarios analizados, el mar se personaliza, se describe y se convierte en objeto de descripciones que permiten hacerse una idea clara de cómo concebían los hombres medievales el mar y los peligros con los que se asociaba. De esta suerte, el mar y la playa no eran un límite natural, siginificaban una frontera entre lo familiar y lo desconocido y cuando se surcaba el mar, se tenía plena conciencia de que una travesía marítima conllevaba un alto peligro de muerte.

[26] *Ibidem*, p. 240.
[27] *Ibidem*, p. 270.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Andando el tiempo, en la primera mitad del siglo XIV, en la Castilla que se disputa la hegemonía del estrecho de Gibraltar con los benimerines, la *Crónica de Alfonso XI* ofrece un testimonio muy claro sobre la importancia que el mar y las flotas habían adquirido en la geopolítica del momento. De esta suerte, cuando el cronista regio se dispone a narrar la batalla del Salado —librada entre el ejército cristiano y el ejército musulmán el 30 de octubre de 1340—, explica los antecedentes de la batalla y cuenta cómo la flota castellana fue destrozada por el viento y cómo muchos de los sobrevivientes fueron apresados e invitados a abrazar el islam so pena de muerte, insistiendo así en los peligros, naturales y humanos, que acechaban a los navegantes:

> Dicho habemos que el rey Albohacen, desque vio las galeras et las naves del Rey de Castilla en la guarda de la mar, que envio a decir a Joan Alfonso de Benavides et a los caballeros que estaban en Tarifa, que enviasen a él dos caballeros, et que fablaría con ellos algunas cosas que eran en servicio del rey de Castiella et suyo del […]. Et en aquella noche estando el Prior en la guarda de la mar con aquellas quince galeas et doce naves, veno tan grand tormenta en la mar, et murieron y muchas gentes de los christianos, et los que escaparon vivos, fincaron todos en poder de los moros: et las naves non podieron estar allí, et corrieron con aquella tormenta, la sunas fasta Cartagena, et las otras a Valencia en el regno de Aragón.[28]

El último testimonio que quisiera reproducir corresponde al siglo XV y consiste en el relato que Pierre Boutier y Jean le Verrier escribieron alrededor de 1420 sobre la gesta de la conquista de las Canarias realizada por Gadifier de la Salle y Jean de Béthencourt alrededor de 1404.[29] Tras narrar el inicio del viaje y lo ocurrido en una parada forzosa en Bilbao, la crónica asienta que:

[28] *Crónica de D. Alfonso el Onceno de este nombre de los reyes que reinaron en Castilla y León…*, 2a. edición, Francisco Cerdá y Rico (ed.), Madrid, Imprenta de Antonio de Sancha, 1787, f. 430-431.

[29] Fray Pierre Boutier y Jean le Verrier, *Le Canarien*, *c. a. 1420*, Berta Pico (ed.), Eduardo Aznar y Dolores Corbella, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2003.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> Después de doblar el cabo de Finisterre fuimos siguiendo la costa de Portugal hasta el cabo de san Vicente, y luego giramos y pusimos rumbo a Sevilla. Llegamos al puerto de Cádiz, muy próximo a la entrada del estrecho de Marruecos, donde permanecimos mucho tiempo y estuvimos retenidos, pues los comerciantes genoveses, placentinos e ingleses establecidos en Sevilla que habían perdido sus bienes en el mar, no sabemos por culpa de quién, nos acusaron ante el Consejo del Rey en Sevilla de tal modo que no pudimos librarnos, diciendo que éramos unos ladrones, que habíamos hundido tres navíos y cogido y saqueado lo que en ellos había.[30]

Y con estas escuetas palabras describen los cronistas la entrada de la flota en el Atlántico:

> Zarparon luego del puerto de Cádiz y llegaron a alta mar. Estuvieron durante tres días en calma chicha sin apenas avanzar, luego el tiempo mejoró y en cinco días llegaron al puerto de la isla de La Graciosa y desembarcaron en la isla de Lanzarote. Gadifier se fue a tierra adentro afanándose mucho por encontrar a algún canario, pero no lo consiguió, ya que por entonces desconocía totalmente el terreno, y regresó al puerto sin poder hacer nada más.[31]

El texto que narra las peripecias de los caballeros bretones —del cual sólo hemos reproducido una mínima parte— refleja, entre otros datos, el buen conocimiento de las costas atlánticas de Europa y África por parte de los marineros, al punto que no se hace necesario un reconocimiento previo y se viaja directamente. Muestra, en este sentido, la pericia que han adquirido los navegantes y el desarrollo tecnológico de principios del siglo XV, pues el hecho de que no haya habido contratiempos y los marineros pudieran llegar "directamente" subraya esas capacidades técnicas. De igual manera, muestra el hecho de que el cuadrante occidental del Mediterráneo era visitado por marineros de distintas naciones, italianos e ingleses —a los que habría que sumar catalanes y granadinos—, y el papel central que desempeñaba Sevilla como eje articulador del comercio en el cuadrante occidental del Mediterráneo y las pretensiones del

[30] *Ibidem*, p. 10-11.
[31] *Ibidem*, p. 14.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

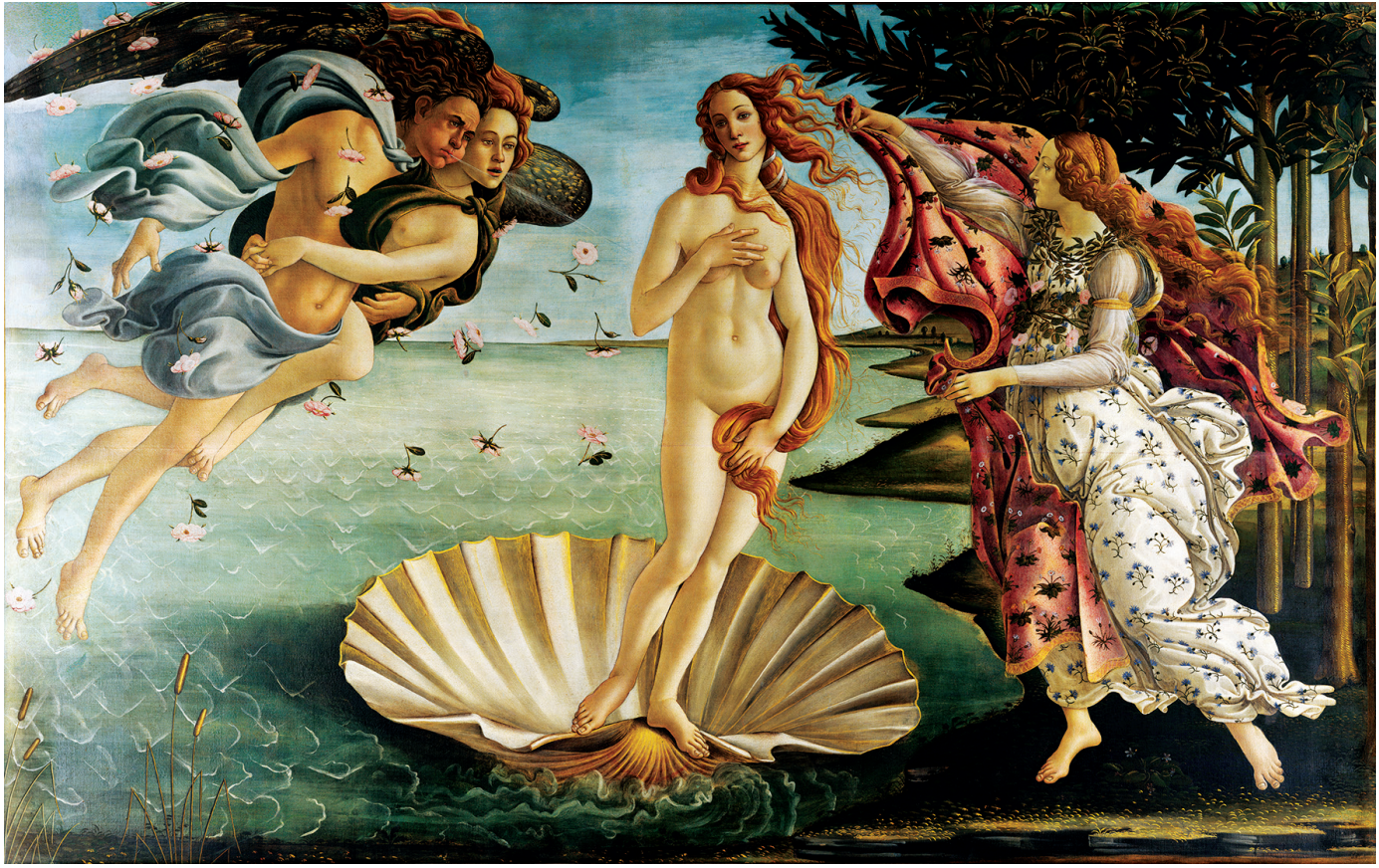


Figura 1. Sandro Botticelli, *El nacimiento de Venus*, 1484. Galería Uffizi, Florencia.
Fuente: Wikipedia, Google Art https://es.wikipedia.org/wiki/El_nacimiento_de_Venus_(Botticelli)/media/File:Sandro_Botticelli_-_La_nascita_di_Venere_-_Google_Art_Project_-_edited.jpg

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

rey de Castilla de ejercer su plena soberanía sobre el espacio marítimo, extendiendo las fronteras de su reino más allá de las costas peninsulares.

Conclusiones

A tenor de lo analizado en estas páginas, ¿qué representa entonces *El nacimiento de Venus* de Botticelli? Sin duda, el desarrollo del humanismo, la recuperación de los valores y saberes de la antigüedad clásica y sus mitos y, por supuesto, el desarrollo de un nuevo concepto de belleza y del ser humano, en el que éste ocupa el centro del mundo. Representa también una nueva concepción sobre el mundo, que no se considera más un lugar de castigo, sino como un espacio creado por Dios para disfrute del propio ser humano. Pero representa también una nueva forma de conocer ese mundo mediante la observación directa de los fenómenos y de la naturaleza; es decir, a través del empirismo. De esta suerte, en el siglo XV se produjo una auténtica revolución filosófica y cognitiva por cuanto frente al conocimiento dogmático sustentado en las autoridades y el nominalismo se impusieron la observación y la experiencia directa como fuente de conocimiento y como vía de aproximación a la verdad.

Pero el cuadro refleja también los profundos cambios estructurales operados en el Mediterráneo en una perspectiva de larga duración. Así pues, en el periodo que transcurre entre el siglo XI y el siglo XV, el mar dejó de ser considerado como un espacio indefinido, un elemento indómito y como un camino de agua, para la peregrinación y las devociones espirituales, para ser concebido como una vía de gran utilidad para el comercio, como espacio para la guerra, como escenario de las hazañas de los hombres, como frontera abierta, frontera marítima y espacio de acción predilecto de los hombres en busca de fama y gloria.

De igual forma, se activó un diálogo comercial, político y cultural entre ejes geográficos y espacios marítimos y terrestres. Por un lado, el eje este-oeste que comunicaba los puertos del mediterráneo oriental con aquellos de la península ibérica y el Magreb. Por el otro,

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el eje norte-sur que vinculaba los mercados del mar del Norte con los productores del Mediterráneo. La comunicación de estos ejes permitiría, a la postre, poner en contacto el espacio europeo con el espacio norafricano y el espacio mediterráneo con el espacio atlántico. Ello permitiría que ciudades, puertos, personas, culturas, economías y espacios de transtierra quedaran vinculados entre sí por las redes marítimas.

Asistimos también, y en consecuencia de lo anterior, a la internacionalización de las rutas mercantiles y de los conflictos por el control de las rutas comerciales y de las fuentes de abastecimiento de metales preciosos y materias primas, lo cual se tradujo en la presencia de actores múltiples en esos mercados en proceso de consolidación —castellanos, portugueses, granadinos, benimerines, catalanes, genoveses, pisanos, venecianos, turcos y del papado—. Nuevos y viejos actores que acabarían protagonizando la expansión europea sobre los espacios marítimos mundiales a partir del siglo XIV.

De la misma manera, estados y ciudades-estado (Génova y Venecia) en proceso de fortalecimiento actuaron sobre los espacios marítimos y ello se reflejó de múltiples formas: en la fiscalización y la aparición de impuestos al comercio marítimo, como el almojarifazgo castellano; en el sometimiento y encauzamiento de la nobleza hacia los intereses marítimos de la monarquía; en la dirección de las actividades bélicas realizadas en el mar por parte de los representantes de la monarquía y en la formación de escuadras y armadas "nacionales". Esto se traduciría, naturalmente, en el desarrollo de la economía y de la tecnología naval, en el reclutamiento y formación de nuevos profesionales de la mar, en la aparición de nuevos cargos militares y nobiliarios, como el título de almirante, y en el surgimiento de nuevas necesidades, como el abastecimiento de los ejércitos en el mar y la construcción de un sistema de defensa en esos puntos neurálgicos de las rutas comerciales marítimas que son los puertos. En estos procesos, tanto la península itálica como la península ibérica tuvieron un papel central y estratégico por cuanto contribuyeron activamente a consolidar las rutas comerciales sobre el Mediterráneo occidental —con base en esta experiencia sus marineros se adentrarían en el Atlántico a partir del último tercio del siglo XIV.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Del temor al dominio sobre los mares, de la incertidumbre de la ruta a la certeza del destino y de la peregrinación a los negocios y la conquista, la expansión de Europa, vinculada al dominio de los mares, tiene pues una dimensión geográfica, política, militar, económica, espiritual e ideológica. Sandro Botticelli, al representar el nacimiento de Venus, no sólo recuperaba los valores clásicos de la belleza y materializaba el humanismo. Representaba, en realidad, el nacimiento de una nueva época en la que el mar como espacio geográfico sería el nuevo protagonista, convirtiéndose en un potente actor capaz de detonar nuevos procesos históricos.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

LOS MONSTRUOS MARINOS, LA OSCURIDAD Y LAS ISLAS DEL PARAÍSO

EL ATLÁNTICO COMO ESPACIO MÍTICO ANTES DEL DESCUBRIMIENTO DEL NUEVO MUNDO

Chet van Duzer
Universidad de Rochester, The Lazarus Project
Investigador residente, John Carter Brown Library

Fernando Ainsa escribió: "El círculo de la realidad siempre ha estado contenida en un círculo más grande cuyos límites marcan el comienzo de lo imaginario",[1] y en los mapamundis de la Edad Media (figura 1), el océano es precisamente el espacio más allá de las tierras conocidas, y por eso es un espacio de los mitos. En efecto, los mitos y la imaginación son herramientas que permiten a la mente humana proyectar información sobre zonas desconocidas, así se evita el malestar de la ignorancia absoluta y al mismo tiempo se logra dar cuerpo a los temores y las esperanzas. En algunos casos, los mitos tienen un efecto muy positivo en la exploración; por ejemplo, después del descubrimiento europeo del Nuevo Mundo, muchos de los mitos sobre las nuevas tierras animaron a los exploradores a lanzarse a la aventura de lo desconocido, e incluso algunos de ellos —tales como la Fuente de la Juventud, las Siete Ciudades de Oro, el País de la Canela y El Dorado— han sido la motivación principal que derivó en la exploración de vastas extensiones de territorio. Pero las percepciones y los mitos sobre el Atlántico, anteriores a la última parte del siglo XV, fueron abrumadoramente negativas. Hubo algunas excepciones —relatos alentadores sobre el mar o mitos optimistas—, pero la mayoría de los mitos desanimaban la exploración del Atlántico.

[1] Fernando Ainsa, "The Invention of America: Imaginary Signs of the Discovery and Construction of Utopia", Jeanne Ferguson (trad.), *Diogenes*, International Council for Philosophy and Human Sciences, París, v. 37, n. 145, 1 de marzo de 1989, p. 98-111. Las traducciones son del autor a menos que se indique otra fuente.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Tal vez ello se deba al hecho de que los seres humanos han estado siempre más cómodos en tierra que en el mar. En este artículo se exploran los mitos sobre el Atlántico en los siglos anteriores a los grandes descubrimientos, así como los inicios de la nueva concepción del Atlántico, que tuvo lugar en el siglo XV, como una parte absolutamente esencial de esos descubrimientos.[2]

Los romanos sospechaban mucho del mar en general: el poeta Propercio maldice al hombre que inventó los veleros (*Elegiae*, 1.17.13-14), y Plinio el Viejo llama al mar "la parte más salvaje de la naturaleza" (*Naturalis historia*, 36.1.2), y habla de cómo hay muchos monstruos en el mar porque el mar mezcla las "semillas y los primeros principios" (*Naturalis historia*, 9.1.2) de las cosas, lo que resulta en la creación de muchas criaturas híbridas peligrosas. Los romanos eran particularmente cuidadosos del Atlántico. En un pasaje que se conserva en las *Suasoriae* (1.15) de Séneca, el poeta Albinovano Pedo dejó una descripción evocadora del viaje de Germánico hasta el océano del Norte, donde sus barcos fueron superados por una tormenta:

> […] fuera de los confines del orbe conocido, osando marchar por tinieblas prohibidas hasta el fin del mundo y hasta las últimas costas del globo terrestre, ven que quien alberga en el seno de sus perezosas olas terribles monstruos, el Océano, quien cría en sus aguas crueles ballenas y perros marinos, se eleva sorprendido a las naves (el propio estrépito aumenta el miedo); ven que las embarcaciones encallan y que la flota entera es abandonada por el rápido viento que la arrastra, y creen que ellos mismos son abandonados en inútil muerte por destino infeliz para ser despedazados por las bestias del mar.[3]

[2] Sobre las concepciones tempranas del Atlántico, véase: William Henry Babcock, *Legendary Islands of the Atlantic: A Study in Medieval Geography*, Nueva York, American Geographical Society, 1922; Vincent H. Cassidy, *The Sea Around Them: The Atlantic Ocean, A.D. 1250*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1968; W. G. L. Randles, "La représentation de l'Atlantique dans la conscience européenne au Moyen Age et à la Renaissance: de l'océan-caos mythique à l'espace maritime dominé par la science", *Islenha*, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, Funchal, n. 4, 1989, p. 5-16; Benjamin B. Olshin, *A Sea Discovered: Pre-Columbian Conceptions and Depictions of the Atlantic Ocean*, tesis de doctorado, Toronto, Universidad de Toronto, 1994.

[3] La traducción al español viene de Manuel Mañas Núñez, "Aproximación al *De bello germanico* de Albinovano Pedón", *Anuario de Estudios Filológicos*, Cáceres, España, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, n. 23, 2000, p. 271-286; sobre el pasaje, véase Emilio Pianezzola, "Au-delà des frontières du

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Este pasaje describe el Atlántico como algo prohibido y como un lugar de terrores, lleno de monstruos marinos peligrosos. En el siglo IV, san Ambrosio indica que el Atlántico es desconocido y violento, y que los marinos ni siquiera tratan de navegar en él:

> ¿Quién sabe, después de todo, hasta dónde se extiende este gran mar, en el que los marineros no se atreven a navegar, y, hasta ahora, no han intentado hacerlo, y que rodea Bretaña con olas furiosas y alcanza lugares que están aún más lejos y ni siquiera accesibles en las leyendas?[4]

Uno de los mitos más importantes sobre el Atlántico consistió en pensar que era un océano más allá de los límites. Se decía que el héroe griego Hércules había levantado dos pilares que llevaban su nombre cerca del estrecho de Gibraltar con el propósito de marcar el límite occidental de sus viajes, y esos pilares llegaron a ser interpretados como el límite occidental para la navegación segura.[5] Estos pilares aparecen representados en una serie de mapas medievales.[6] Por ejemplo, en el llamado mapamundi anglosajón o mapa Cotton del siglo XI, los pilares indican claramente el límite occidental del conocimiento geográfico, en cuanto están ubicados precisamente en

monde: un topos rhétorique pour un rétablissement du texte d'Albinovanus Pedo (p. 116 Mor. = 148 Buech., v. 19)", *Revue des études latines*, París, Société des Études Latines, t. 62, 1984, p. 192-205; y Michael von Albrecht, *Roman Epic: An Interpretative Introduction*, Boston, Brill, 1998, p. 209-215.

[4] San Ambrosio, *Hexaemeron*, 3.3.15.

[5] Adolf Schulten, "Die Säulen des Herakles", en Otto Jessen, *Die Strasse von Gibraltar*, Berlín, D. Reimer, 1927, p. 174-206; sobre la significación del estrecho de Gibraltar como límite de occidente del mundo, véanse: Carlos Posac Mon, *El estrecho de Gibraltar en tiempos clásicos*, tesis de doctorado, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Filología, 1984, p. 118-131; y Gabriella Amiotti, "Le colonne d'Ercole e i limiti dell'ecumene", en Marta Sordi (coord.), *Il confine nel mondo classico*, Milán, Vita e Pensiero, 1987, p. 13-20.

[6] Alesandro Scafi, "Les colonnes d'Hercule dans la cartographie médiévale: limites de la Méditerranée et portes du paradis", en Bertrand Westphal (coord.), *Le rivage des mythes: une géocritique méditerranéenne: le lieu et son mythe*, Limoges, Pulim, 2001, p. 339-365; Chet van Duzer, "Rebasando los pilares de Hércules: El estrecho de Gibraltar en la cartografía histórica", en Virgilio Martínez Enamorado, (coord.), *I congreso internacional: Escenarios urbanos de al-Andalus y el occidente musulmán (Vélez-Málaga, 16-18 de junio de 2010)*, Málaga, Ayuntamiento de Vélez-Málaga/Fondo Europeo de Desarrollo Regional de la Unión Europea, 2011, p. 257-292.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el borde oeste del mapa.[7] Entre los geógrafos islámicos existía una leyenda que contaba que había una estatua de Hércules sobre los pilares, y que esta estatua advertía a los marineros contra los peligros que implicaba la navegación en el Atlántico. Esta historia llegó a Europa gracias a traducciones latinas del comentario de Alí Ibn Ridwan al *Tetrabiblos* de Ptolomeo, que dice que la estatua sostiene llaves en su mano para indicar que no hay ningún lugar habitado más allá, esta versión de la historia apareció por ejemplo en la *Estoria de España*, que fue escrita antes de 1270.[8] La estatua de Hércules también aparece en el borde más occidental del mapa en la carta náutica de los Pizzigani de 1367 (figura 2),[9] y, de nuevo, marca el punto más allá del cual no se puede navegar en el Atlántico. Pero hay que destacar que en dicho mapa este límite ha migrado hacia el Atlántico desde el estrecho de Gibraltar, indicando la posibilidad de navegar por lo menos un poco en este océano. La leyenda en la carta náutica de los Pizzigani dice lo siguiente:

> Aquí está la estatua que estaba en el tiempo de Hércules, quien fundó Zirquo [?] para la seguridad de los navegantes. Fue construida en el borde del mar que se puede navegar, pero más allá de la estatua es un mar poco profundo que no permite la navegación de los buques.[10]

Las Columnas de Hércules también marcan el límite de la navegación segura en el mapamundi de Andreas Walsperger de 1448,

[7] El mapa Cotton se encuentra en la British Library de Londres (Cotton MS Tiberius B.V., f. 56v), y está reproducido en P. D. A. Harvey, *Medieval Maps*, Londres, British Library, 1991, p. 26. Una imagen digital está disponible en http://www.bl.uk/onlinegallery/onlineex/unvbrit/a/largeimage82938.html.

[8] La estatua de Hércules con llaves en su mano está ilustrada en el manuscrito de la *Estoria de España* que se encuentra en la Real Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Madrid, MS Y.I.2, f. 4v.

[9] La carta náutica de los Pizzigani está en la Biblioteca Palatina de Parma (n. 1612). Está reproducida en *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi: Mostra storico-cartografica*, Guglielmo Cavallo (coord.), Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1992, v. 1, p. 432-433, y en Ramon J. Pujades i Bataller, *Les cartes portolanes: la representació medieval d'una mar solcada*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 2007, en el CD C13.

[10] Mario Longhena, "La carta dei Pizigano del 1367 (posseduta dalla Biblioteca Palatina di Parma)", *Archivio Storico per le Province Parmensi*, Parma, Deputazione di storia patria per le province Parmensi, 1953, v. 5, p. 53.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

donde la leyenda sobre las columnas expresa: "Aquí están las Columnas de Hércules debido a los peligros que deben ser evitados".[11] Mientras que las columnas de Hércules han avanzado hacia el oeste lo suficiente para permitir la navegación en las costas de Europa occidental, todavía se veía el Atlántico más lejos como un lugar de peligros —tan peligroso que había que advertir a los marineros que no se navegara muy lejos en él.

Otra idea medieval sobre el Atlántico fue que éste estaba simplemente vacío de cualquier cosa de interés, y que por lo tanto no valía la pena explorarlo. El cronista benedictino y cartógrafo Mateo de París hizo cinco mapas de Gran Bretaña que sobreviven hoy, y el más completo de ellos, que hizo hacia 1250, cuenta con un texto sobre el Atlántico en la esquina superior izquierda que reza: "Esta parte entre el Norte y el Sur se asoma en un vasto mar donde no hay nada aparte de la morada de monstruos. Pero una isla se encuentra allí que tiene muchos carneros".[12] Atravesar un mar lleno de monstruos para llegar a una sola isla de carneros no parece una propuesta tentadora, y el mensaje claro es que no vale la pena explorar el Atlántico.

En las primeras décadas de 1300, el cartógrafo Pietro Vesconte hizo mapamundis para ilustrar el *Libro de secretos de los fieles de la cruz* de Marino Sanudo. Éstas están orientados con el este en la parte superior, por lo que el Atlántico queda en la parte inferior, y no hay ninguna isla al oeste de Irlanda. El texto geográfico que acompaña

[11] El mapa de Walsperger se encuentra en: Biblioteca Apostolica Vaticana, Ciudad del Vaticano, MS Pal. Lat. 1362 B; hay un facsímil con el título *Weltkarte des Andreas Walsperger*, en Zúrich (Chr. Belser AG, 1981). Sobre este mapa véase: Konrad Kretschmer, "Eine neue mittelalterliche Weltkarte der vatikanischen Bibliothek", *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, D. Reimer, Berlín, v. 26, 1891, p. 371-406.

[12] Esta carta de Mateo de París se encuentra en British Library, Londres, Cotton MS Claudus D. VI, f. 12v. Hay un facsímil de la misma en J. P. Gilson y Herbert Poole, *Four Maps of Great Britain Designed by Matthew Paris About A. D. 1250*, Londres, British Museum, 1928, mapa A, con una transcripción de la leyenda en la p. 5. Sobre la cronología de los mapas de Gran Bretaña por Mateo de París, véase J. B. Mitchell, The Matthew Paris Maps", *Geographical Journal*, Londres, Royal Geographical Society, v. 81, n. 1, 1933, p. 27-34; y P. D. A. Harvey, "Matthew Paris's Maps of Britain", *Thirteenth Century England IV. Proceedings of the Newcastle upon Tyne Conference 1991*, editado por P. R. Cross y S. O. Lloyd, Nueva Hampshire, Boydell Press, 1992, p. 109-121.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

al mapa acompaña incluye una sección dedicada a las islas ("De insulis minoribus"), en la que Sanudo dice que "más allá de Cádiz, a lo largo de los reinos de España, Portugal y Galicia, no hay ninguna isla de valor."[13] Una vez más, parece que hay pocas razones para explorar el Atlántico.

Vimos antes que el escritor romano Albinovano Pedo pensó que el Atlántico estaba lleno de monstruos marinos, esta idea continuó durante la Edad Media y algunos mapas enfatizan los peligros de los monstruos marinos en el Atlántico. Volviendo a la carta náutica de los Pizzigani,[14] en el Atlántico aparecen dos barcos mallorquinos que están siendo atacados por monstruos (figura 2), un dragón volador lleva a un hombre fuera de un barco, mientras que un pulpo gigante sujeta una de las naves con sus garras. Los textos cercanos enfatizan la gravedad del peligro, diciendo que el dragón y el pulpo han vaciado de tripulantes a uno de los barcos.[15]

El globo terráqueo de Johann Schöner, hecho en 1515, tiene monstruos marinos en el Atlántico, entre ellos hay un gran pez con aletas dentadas y un pico agudo, y otro con enormes dientes.[16] Evidentemente, el océano occidental tuvo una amplia oferta de peligros, precisamente donde podríamos esperar ver los barcos cruzando hacia al Nuevo Mundo.

Otro peligro del Atlántico Norte fueron los remolinos. El historiador y monje benedictino del siglo VIII, Pablo el Diácono, en las primeras páginas de su *Historia de los lombardos*, dijo que el Océano Occidental no tenía límites, y que sus mareas fueron causadas por un gran remolino ubicado no muy lejos de las costas de Europa.

[13] El texto "De insulis minoribus" se encuentra editado en *Liber secretorvm fidelivm crvcis*, Joshua Prawer (coord.), Toronto, Prelum Academicum Universitatis Torontonensis, 1972, p. 285-287; se habla de este pasaje en Manuel Francisco de Barros Santarém, *Essai sur l'histoire de la cosmographie et de la cartographie pendant le Moyen-âge*, París, Maulde et Renou, 1849-1852, v. 1, p. 135 y v. 3, p. 203-204. Sobre los mapas de Vesconte en general, véase Evelyn Edson, "Reviving the Crusade: Sanudo's Schemes and Vesconte's Maps", en *Eastward Bound: Travels and Travellers, 1050-1500*, Rosamund Allen (coord.), Manchester, Manchester University Press, 2004, p. 131-155.

[14] Sobre la carta náutica de los Pizzigani véase la nota 9.

[15] Mario Longhena, "La carta dei Pizigano del 1367…", p. 58.

[16] Chet van Duzer, *Johann Schöner's Globe of 1515: Transcription and Study*, Filadelfia, American Philosophical Society, 2010, p. 162, fig. 7.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Llamó a este remolino el "ombligo del mar" y, más específicamente, dijo que éste contuvo y vomitó las olas dos veces cada día. Añade que los buques son a menudo violentamente arrastrados por este remolino, y que hay otro similar entre Gran Bretaña y la península ibérica.[17] Otros autores también reportaron remolinos en el Atlántico. El cronista Adán de Bremen, que vivió en el siglo XI, dijo que el príncipe de Noruega, Harald:

> […] investigó la anchura del mar del norte con sus barcos, y cuando los límites de la tierra fueron sumidos en la niebla delante de su rostro, a duras penas, dejando de lado su investigación, logró escapar ileso del inmenso golfo del abismo.

En este caso, el remolino se cita explícitamente como un gran peligro para la exploración del Atlántico. Adán de Bremen llega a decir que este remolino del norte es la causa de las mareas. Honorio de Autun también habla de un remolino Atlántico en el siglo XII, y un poco más tarde Gerald de Gales menciona un gran remolino cerca de Islandia que dificulta la navegación.[18] Historias de un supuesto remolino en el Atlántico Norte continuaron apareciendo incluso más tardíamente, incluso después del período que se examina aquí por ejemplo, Olao Magno representó uno frente a la costa de Noruega en su *Carta marina* de 1539, y lo describe en su *Historia de las gentes septentrionales*, de 1555 (figura 3).[19]

Aunque se pensaba que los remolinos se encuentran en el Atlántico Norte, también hubo peligros en el sur. Una serie de autores clásicos describe el mundo dividido en zonas climáticas, con una zona tórrida en el Ecuador, que era inhabitable a causa del calor, zonas frígidas en los polos norte y sur que eran inhabitables debido al frío, y zonas templadas y habitables entre ambas zonas extremas, tanto en

[17] Pablo el Diácono, *History of the Langobards*, William Dudley Foulke (trad.), Filadelfia, Departament of History of the University of Pennsylvania, 1907, lib. I, cap. 6, p. 8-9; Cassidy, *The Sea Around Them*…, p. 67.

[18] Honorius Augustodunensis, *De imagine mundi*, 1.40-41; Giraldus Cambrensis, *Topographia Hibernica*, 2.13-14; Cassidy, *The Sea Around Them*…, p. 117 y 144-145.

[19] Olao Magno, *Historia de las gentes septentrionales*, J. Daniel Terán Fierro (trad.), Madrid, Tecnos editorial, 1989, lib. 2, cap. 7.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el hemisferio sur como en el norte.[20] Mapas que ilustran este esquema aparecen en manuscritos del *Comentario al Sueño de Escipión* por Macrobio (figura 4).[21] No sobrevive registro de los marineros medievales que se sientieron desalentados de viajar al sur debido al terror que provocaba la idea de la Zona tórrida, pero si hubieran leído tales relatos sobre dicha zona, sin duda habría sido considerado un obstáculo. Así se puede inferir, a partir de las reacciones de los navegantes posteriores, cuándo descubrieron que no existía la Zona tórrida. Cristóbal Colón poseía un ejemplar del *Imago mundi* (un tratado geográfico) de Pierre d'Ailly, e hizo muchas anotaciones en los márgenes del libro. En el margen de la discusión acerca de la Zona tórrida, Colón escribió: "La zona tórrida no es inhabitable, ya que los portugueses navegan a través de ella; por el contrario, es muy habitada".[22] Remarcó un doble borde alrededor de esta observación para enfatizar su importancia, algo que realizó con menor frecuencia en otros comentarios marginales. En 1569, el misionero jesuita español José de Acosta fue enviado a Perú, y en el libro 2, capítulo 9 de su *Historia natural y moral de las Indias*, publicada en 1590, escribió:

> Como había leído lo que los filosofos y poetas encarecen de la Tórrida Zona, estaba persuadido, que cuando llegasse a la Equinoctial, no

[20] J. de Crozals, "Un préjugé géographique: la zone torride", *Revue de Géographie*, C. Delagrave, París, n. 16, 1885, p. 1-11; W. G. L. Randles, "Abandon de la théorie des cinq zones: première brèche dans le paradigma de la cosmographie médiévale", en *De la terre plate au globe terrestre: une mutation épistémologique rapide, 1480-1520*, París, A. Colin, 1980, p. 33-41; Irina Metzler, "Perceptions of Hot Climate in Medieval Cosmography and Travel Literature ", *Reading Medieval Studies*, Centre for Medieval Studies, Reading, v. XXIII, 1997, p. 69-106.

[21] Sobre los mapas en los manuscritos de Macrobio, véase: Marcel Destombes, *Mappemondes, A. D. 1200-1500*, Ámsterdam, N. Israel, 1964, p. 43-45 y 85-95; Leonid S. Chekin, *Northern Eurasia in Medieval Cartography: Inventory, Text, Translation, and Commentary*, Turnhout, Brepols, 2006, p. 95-120; y Alfred Hiatt, "The Map of Macrobius before 1100", *Imago Mundi*, Taylor & Francis, Oxfordshire, v. 59, n. 2, 2007, p. 149-176.

[22] Se ha publicado el ejemplar de Colón en facsímil en: Pierre d'Ailly, *Imago mundi*, Madrid, Testimonio Compañía Editorial, 1990, y esta anotación de Colón aparace en el f. 12r; véase también la traducción al español de la obra de Pierre d'Ailly con una transcripción de las anotaciones de Colón en: Antonio Ramírez de Verger, *Imago mundi del Cardenal Pedro d'Ailly y Juan Gerson*, Madrid, Testimonio Compañía Editorial, 1990, p. 60.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> había de poder sufrir el calor terrible: fue tan al revés que al mismo tiempo que la passé, sentí tal frío, que algunas veces me salía al sol por abrigarme […]. Aquí me confieso, que me reí, e hice donayre de los *Meteoros* de Aristóteles, y de su filosofía.

Probablemente no hay mucho que leer acerca de las preocupaciones de los navegantes medievales por la Zona tórrida porque tenían que preocuparse por otros riesgos percibidos como más peligrosos. Hay una leyenda tradicional en las cartas náuticas, que se remonta a finales del siglo XIV, que indica que en la costa occidental de África el océano es muy poco profundo. Según narra la leyenda en el mapamundi Catalán-Estense, *c*. 1460:

> Las playas son de arena y muy extensas; según los pescadores de la costa, si se va a diez millas de la costa, se encuentra que el mar tiene sólo once pies de profundidad a lo largo de todo el litoral.[23]

Tenemos buena evidencia para afirmar que esta leyenda tradicional incrementó la preocupación entre los exploradores, porque el navegante portugués Gomes Eanes de Zurara (*c*. 1410-1474) informó específicamente que las leyendas en cartas náuticas que hablaban de aguas poco profundas en la costa de África no eran correctas y que, de hecho, el mar era suficientemente profundo para la navegación.[24]

Este mismo navegante portugués, Gomes Eanes de Zurara, también habló de otra barrera para la navegación atlántica, ampliamente

[23] El mapamundi Catalán-Estense se encuentra en Biblioteca Estense Universitaria, Modena, C. G. A. 1, y está reproducido en facsímil con una transcripción de sus textos y comentario en: Ernesto Milano y Annalisa Battini, *Mapamundi Catalán-Estense*, *escuela cartográfica mallorquina*, Barcelona, M. Moleiro, 1996, donde la traducción al español citada aquí de este texto está en la p. 190. Hay también una imagen digial a alta resolución del mapa en CD-ROM: *Antichi planisferi e portolani: Modena*, *Biblioteca Estense Universitaria*, Modena, Il Bulino y Milan, Y. Press, 2004; y un estudio del mapa en Konrad Kretschmer, "Die katalanische Weltkarte der Biblioteca Estense zu Modena", *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, D. Reimer, Berlín, v. 32, 1897, p. 65-111 y 191-218.

[24] Gomes Eannes de Zurara, *The Chronicle of the Discovery and Conquest of Guinea*, Charles Raymond Beazley y Edgar Prestage (trads.), Londres, Hakluyt Society, 1899, v. 2, p. 236-237.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tomada por válida por marineros anteriores, a saber, el cabo Bojador en la costa de África, que a principios del siglo XV tenía fama de ser imposible de doblar. Según De Zurara, los marineros dijeron que más allá del Cabo Bojador:

> […] no hay ninguna raza de los hombres ni lugar para la habitación: la tierra es tan arenosa como los desiertos de Libia, donde no hay agua, no hay árbol, ni ninguna hierba verde; y el mar es tan poco profundo que incluso a una legua de la tierra tiene sólo una braza de profundidad, mientras que las corrientes son tan terribles que ningún barco que pase una vez el Cabo, jamás podrá volver.[25]

Había muchos mitos sobre el Atlántico que habrían desalentado la exploración del océano: fue percibido como una zona llena de peligros. Habiendo ya mencionado que las opiniones medievales del Atlántico no fueron todas negativas, ahora vamos a examinar algunos puntos de vista más positivos sobre el océano. Sin embargo, debemos comprender que la percepción generalmente negativa del Atlántico podía haber implicado que un número de posibles motivaciones de la exploración del Atlántico fueron vistas o bien en una luz negativa, o no se tomaron en serio sino hasta finales del siglo XV, cuando los geógrafos del Renacimiento, que tenían una mayor confianza en las capacidades humanas que los pensadores medievales, comenzaron a tener una visión más optimista de la exploración.

Juan de Mandeville en sus *Viajes*, obra escrita en el siglo XIV, cuenta una historia frustrantemente imprecisa de un extranjero que realizó un viaje partiendo desde Europa. Después de años llegó a una isla, tal vez en el océano Índico, donde reconoció su lengua materna, y así parece haber sido el primero en circunnavegar el mundo.[26] No sabemos exactamente dónde o cómo viajó, pero su

[25] Eannes de Zurara, *The Chronicle of the Discovery and Conquest of Guinea*…, v. 1, p. 31; véase también Francesc Relaño, *The Shaping of Africa: Cosmographic Discourse and Cartographic Science in Late Medieval and Early Modern Europe*, Aldershot, Inglaterra, y Burlington, EE. UU., Ashgate, 2002, p. 150.

[26] Sir John Mandeville, *The Travels of Sir John Mandeville: The Version of the Cotton Manuscript in Modern Spelling*, Londres/Nueva York, Macmillan and Co., 1905, p. 122-123.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

desplazamiento y su alejamiento de Europa sin duda involucró el Atlántico. Esta historia es una afirmación audaz de las posibilidades de la navegación oceánica, y un paso significativo hacia una nueva concepción del Atlántico.

Hay imágenes cartográficas de buques en el Atlántico que reflejan ideas que son al menos un poco positivas sobre el océano. En la carta náutica de los hermanos Pizzigani que hemos examinado anteriormente (figura 2), vimos que la estatua de Hércules y algunos monstruos marinos advierten contra la intención de viajar demasiado lejos en el océano. Sin embargo, más cerca de la costa de la península ibérica se distinguen naves de Mallorca, Venecia y Génova que han navegado por el Mediterráneo y que se dirigen al norte en el Atlántico, presumiblemente hacia Flandes. Así que los hermanos Pizzigani pensaban que la navegación cerca del continente era razonablemente segura, aunque el Atlántico más distante estaba lleno de peligros. En otras palabras: un buen motivo, en este caso el comercio, podría alentar a los marineros a desafiar los peligros del Atlántico cerca de la costa.

En el famoso Atlas Catalán de 1375 hay un barco frente a la costa occidental del norte de África; en rigor, está al sur del temido Cabo Bojador, examinado anteriormente. El barco es identificado como de Jaume Ferrer, quien en 1346 hizo un viaje por la costa de África para buscar el río de Oro.[27] Conocemos por otras fuentes que nunca se supo más ni de Jaume Ferrer ni de su barco,[28] pero esta imagen demuestra de nuevo que la búsqueda de riquezas, como las del río de Oro, podría haber funcionado como un importante impulso para desafiar los peligros del Atlántico, incluso tales como el Cabo Bojador.

[27] El Atlas Catalán se encuentra en Bibliothèque Nationale de France, París, MS Espagnol 30; se escribe y traduce el texto sobre el viaje de Jaume Ferrer en el comentario que acompaña un facsímil del atlas, *Mapamundi del año 1375*, Barcelona, Ebrisa, 1983, p. 33.

[28] Sobre el viaje de Ferrer, véanse: Richard Hennig, *Terrae Incognitae*, Leiden, E. J. Brill, 1944-1956, v. 3, p. 284-289; y G. Llompart i Moragues, "L'identitat de Jaume Ferrer el Navegant (1346)", *Memòries de la Reial Acadèmia d'Estudis Històrics, Genealògics i Heràldics de Balears*, Reial Acadèmia Mallorquina d'Estudis Històrics, Genealògics i Heràdics, Palma de Mallorca, n. 20, 2000, p. 7-20.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Independientemente de las riquezas que hayan podido atraer a los exploradores, los peligros del Atlántico estaban siempre presentes. En el mapa Gough de Gran Bretaña, que se hizo hacia el año 1400,[29] cerca de las islas Orcadas en el norte hay representado un naufragio llamativo, con un monje en el agua, evidentemente sobre algunos restos flotantes. Desafortunadamente el cartógrafo no ofrece ninguna explicación al respecto.

Uno de los elementos más importantes del espacio mítico del Atlántico que podría haber atraído a los exploradores eran las islas. Unas de las islas más famosas de la Edad Media fueron las de san Brandán de Irlanda, quien vivió de finales del siglo V a principios del siglo VI. Se dice que Brandán emprendió un extenso viaje por el Atlántico, en el viaje se encontró con muchas islas mientras buscaba la tierra prometida, o Paraíso Terrenal, que finalmente encontró.[30] El primer mapa que incluye estas islas es el mapamundi de Hereford de cerca 1300, que las coloca en el Atlántico frente a la costa de África.[31] Las islas aparecen también en la carta náutica de los Pizzigani (figura 2), donde incluso hay una imagen de san Brandán junto a las islas. Vale la pena comentar que si un explorador medieval se había interesado en la búsqueda de las islas de Brandán y había leído sus relatos de viaje, habría descubierto que antes de llegar a su isla paraíso, Brandán se encontró con un gran número de peligros en el Atlántico.

La existencia de las islas Canarias era conocida en la Antigüedad Clásica, por desgracia no sabemos lo que motivó su redescubrimiento

[29] El mapa Gough se encuetra en Bodleian Library, Oxford, MS Gough Gen. Top. 16, y hay una excelente imagen digital del mapa disponible en: http://www.goughmap.org/map/. Sobre la fecha del mapa véase T. M. Smallwood, "The Date of the Gough Map", *Imago Mundi*, Taylor & Francis, Oxfordshire, v. 62, n. 1, 2010, p. 3-29.

[30] W. H. Babcock, "St. Brendan's Explorations and Islands", *Geographical Review*, American Geographical Society, Nueva York, v. 8, n. 11, 1919, p. 37-46; Pedro Agustín del Castillo, "Discurso sobre la Isla Antilia o de San Borondón o Brandón", en *Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias*, Miguel Santiago (coord.), Madrid, Ediciones de "El Gabinete Literario" de Las Palmas, 1948-60, v. 1, n. 5, p. 2689-2730, véase en particular la excelente bibliografía de este último.

[31] Robert D. Benedict, "The Hereford Map and the Legend of St. Brandan", *Journal of the American Geographical Society of New York*, American Geographical Society of New York, Nueva York, v. 24, 1892, p. 321-365.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Figura 1. Mapamundi en un manuscrito de la *Sfera* de Gregorio Dati. Biblioteca Pública, Nueva York, Ms. MA 109, f. 14v. Cortesía de la Biblioteca Pública de Nueva York

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html



Figura 2. Europa occidental y el Atlántico en la carta náutica de los hermanos Pizzigani de 1367, que en el norte muestra dos barcos atacados por un dragón y un pulpo gigante; al borde izquierdo, la estatua de Hércules; alrededor de la península ibérica, tres barcos navegando hacia Flandes; y al sur, la isla de San Brandán. Facsímil por Jomard de Parma, Biblioteca Palatina, Ms. 1612. Cortesía de la Universidad de California, Berkeley

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

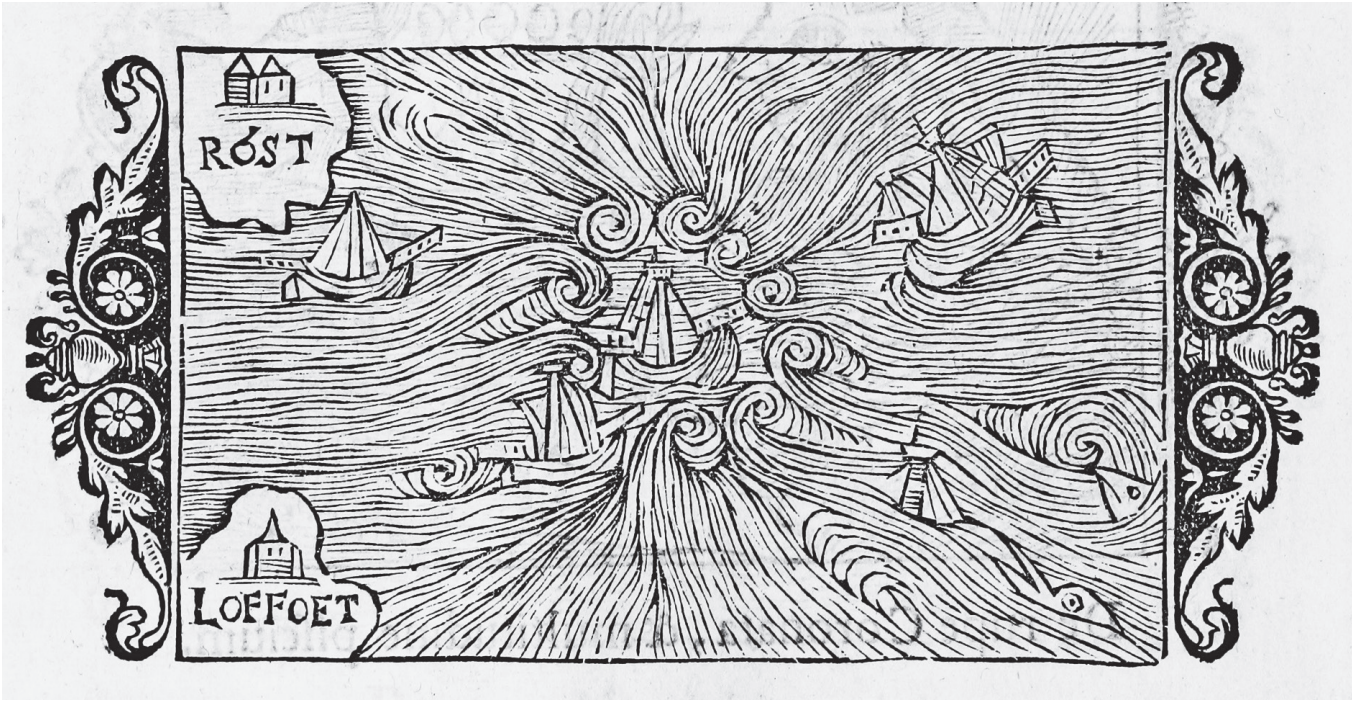


Figura 3. Remolino en la costa de Noruega, en Olao Magno, *Historia de Gentibus Septentrionalibus*, Roma, De Viottis, 1555, lib. 2, cap. 7, p. 66. Cortesía de archive.org

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

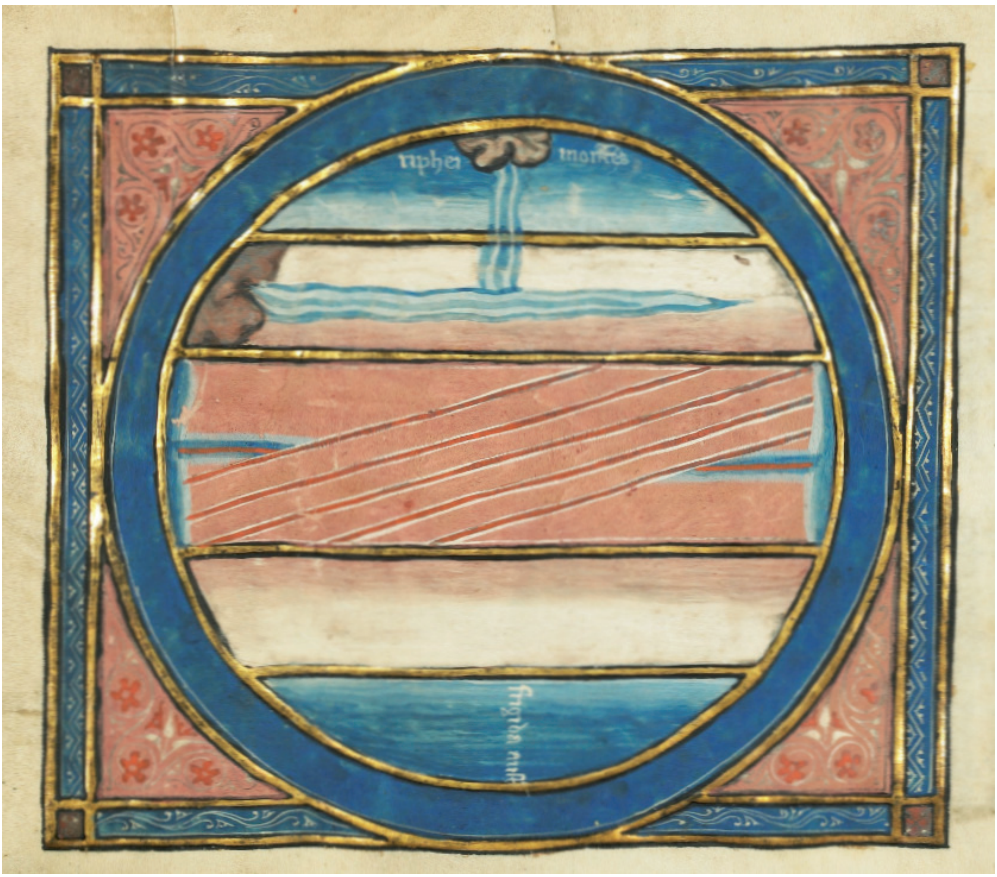


Figura 4. Un mapamundi zonal en el estilo de Macrobio que muestra los polos frígidos en azul y la Zona Tórrida en rojo. J. Paul Getty Museum, Los Ángeles, 83.MR.174, Ludwig XV.4, f. 177v. Cortesía del J. Paul Getty Museum

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

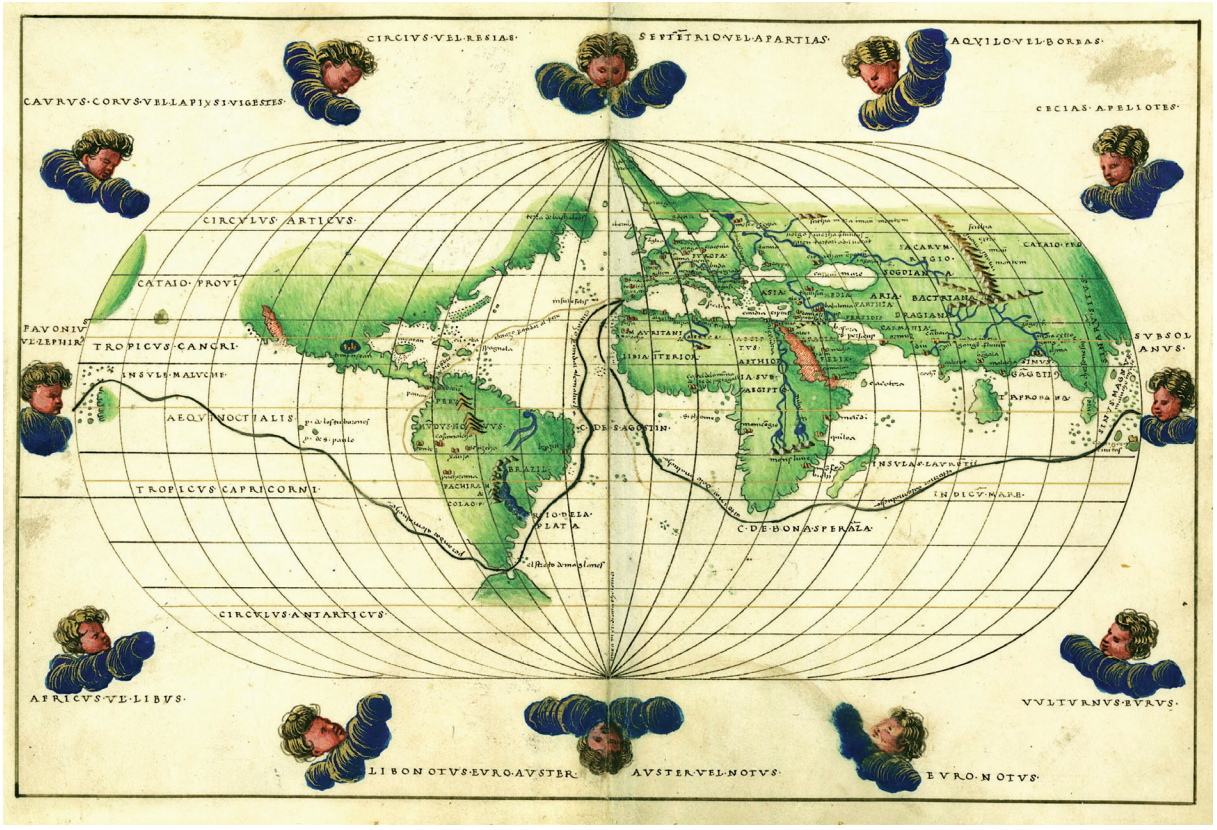


Figura 5. Mapa del mundo hecho en 1544 por Battista Agnese que traza la circunnavegación del globo realizada por la flota de Magallanes, que comenzó y terminó en Sanlúcar de Barrameda, muy cerca de donde se creía estaban los pilares de Hércules, supuesto límite de navegación al oeste. Biblioteca del Congreso, Washington, D. C., Geography and Map Division, G1001.A4 1544 Vellum 5. Cortesía de la Biblioteca del Congreso

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

en el siglo XIV, pero entre 1312 y 1336 las islas fueron redescubiertas y conquistadas por Lanzarotto Malocello, un navegante genovés.[32] Este redescubrimiento fue reportado por Giovanni Boccaccio en 1337,[33] e indicado en un mapa por primera vez en 1339: en la carta náutica de Angelino Duclert.[34] En la carta náutica de los Pizzigani, hay un barco cercano a la isla que tiene la bandera genovesa, sin duda para conmemorar su descubrimiento por Lanzarotto Malocello. Una información interesante sobre el redescubrimiento de las islas Canarias que indica la percepción del Atlántico del siglo XIV viene de Francesco Petrarca, en su libro *La vida de soledad*, escrito en 1346, Petrarca se refirió a las Canarias como una "región situada fuera del círculo de las tierras".[35] Petrarca se refiere a las islas Canarias en los términos de un mapamundi, como los de Ebstorf y Hereford, ambos hechos *c.* 1300,[36] en que el Atlántico es una banda estrecha y un

[32] Charles Verlinden, "Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries", *Revue belge de philologie et d'histoire*, Fondation Universitaire, Bruselas, 1958, v. 36, n. 4, p. 1173-1209.

[33] M. Pastore Stocchi, "Il 'De Canaria' boccaccesco e un 'locus deperditus' nel 'De Insulis' di Domenico Silvestri", *Rinascimento*, Instituto nacionale di studi sul Rinascimento, Florencia, v. 10, n. 2, 1959, p. 143-156; Silvano Peloso, "La spedizione alle Canarie del 1341 nei resconti de Giovanni Boccaccio, Domenico Silvestri e Domenico Bandini", en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*, Las Palmas, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1988, v. 2, parte 2, p. 815-827; Marcos Martínez, "Boccaccio y su entorno en relación con las Islas Canarias", *Cuadernos de Filología Italiana*, Servicio de Publicaciones, Universidad Complutense, Madrid, número extraordinario, 2001, p. 95-118.

[34] La carta náutica de Dulcert se encuentra en Bibliothèque Nationale de France, París, Cartes et Plans, Ge B 696 Rés. Está reproducida en Cavallo, *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi…*, v. 1, p. 164-165, con una descripción en las p. 162-163; sale reproducida a mayor tamaño en Gabriel Marcel, *Choix de cartes et de mappemondes des XIVe et XVe siècles*, París, E. Leroux, 1896; y en formato digital en Pujades i Bataller, *Les cartes portolanes…*, p. 120-121 y en el CD, n. C8.

[35] Giorgio Padoan, "Petrarca, Boccaccio, e la scoperta delle Canarie", *Italia medioevale e umanistica*, Antenore, Roma, n. VII, 1964, p. 263-277; Theodore J. Cachey Jr., "Petrarch, Boccaccio, and the New World Encounter", *Stanford Italian Review*, Stanford University by Anma Libri, Saratoga, California, v. 10, n. 1, 1991, p. 45-59.

[36] El mapamundi de Ebstorf, destruido en la Segunda Guerra Mundial, es todavía estudiable a través de facsímiles hechos en el siglo XIX. Hay una buena imagen digital del mapa en: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/39/Ebstorfer-stich2.jpg; el estudio fundamental del mapa es el de Hartmut Kugler, *Die Ebstorfer*

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

espacio mítico y distante, a diferencia de los términos de una carta náutica, en el que el Atlántico se representa esencialmente como espacio abierto, aunque con sus peligros.

Sin embargo, hay dos islas míticas del Atlántico que inspiraron viajes en su búsqueda a finales del siglo XV, y que significaron un paso esencial en la nueva concepción del Atlántico como espacio navegable. La primera de estas islas es Brasil, cuyos orígenes son misteriosos, pero que aparece por primera vez en una carta náutica de Angelino Dalorto hecho en 1325 o 1330.[37] La típica representación cartográfica de la isla es como una gran círculo tentadoramente cerca de la costa occidental de Irlanda. Por lo que sabemos, no había ninguna expedición destinada a buscar la isla hasta que a finales del siglo XV el clima intelectual fue el apropiado: en 1480 un barco comandado por Thomas Lyde se fue de Bristol explícitamente para buscar la isla; después de buscar sin éxito durante nueve meses, las tormentas lo obligaron a regresar a puerto. Otros dos barcos partieron con la misma misión el año siguiente, y durante siete años los mercaderes de Bristol continuaron enviando dos o cuatro buques cada año en busca de la isla.[38] Así, Brasil ofrece un caso interesante de una isla mítica que ha atraído exploradores al Atlántico. Al mismo tiempo, muestra que a pesar de que la isla fue representada en mapas anteriores y podría haber atraído a los exploradores en el siglo XIV o a principios del XV, esto no sucedió hasta que la concepción del Atlántico empezó a cambiar a finales del siglo XV.

Weltkarte, Berlín, Akademie Verlag, 2007. Hay también una adecuada imagen del mapamundi de Hereford en https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/48/Hereford-Karte.jpg; para un estudio fundamental, véase: Scott D. Westrem, *The Hereford Map: A Transcription and Translation of the Legends with Commentary*, Turnhout, Brepols, 2001.

[37] La carta náutica de Dalorto está en Florencia, en el Archivio Corsini, y está reproducido en *The Portolan Chart of Angellino de Dalorto, MCCCXXV, in the Collection of Prince Corsini at Florence*, Londres, Royal Geographical Society, 1929, y en Pujades i Bataller, *Les cartes portolanes*…, p. 114-115, y en el CD C7.

[38] George C. Carey, "Enchanted-Island Traditions of the Sixteenth and Seventeenth Centuries", *The American Neptune*, Peabody Museum of Salem, Salem, Massachusetts, v. 19, n. 2, octubre de 1969, p. 275-281; Barbara Freitag, *Hy Brasil: The Metamorphosis of an Island: From Cartographic Error to Celtic Elysium*, Ámsterdam, Rodopi, 2013.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La otra isla mítica del Atlántico que inspiró al menos un viaje era la isla de las Siete Ciudades.[39] La historia fue que durante la conquista musulmana de la península ibérica en el siglo VIII, siete obispos, con el fin de escapar de los musulmanes, se embarcaron con sus seguidores y navegaron hacia el oeste en el Atlántico, y desembarcaron en una isla donde establecieron siete ciudades. La isla de Antilia, que aparece por primera vez en una carta náutica hecha por Zuane Pizzigano en 1424,[40] y por lo general tiene siete ciudades representadas en ella, se identifica a menudo como la isla de las Siete Ciudades. No hay evidencia de que Antilia fuera pensada originalmente para representar la isla de las Siete Ciudades, pero las dos islas se identifican en el globo de Martin Behaim de 1492. En cualquier caso, la isla de las Siete Ciudades inspiró expediciones que partieron en su búsqueda: en 1486, el rey Juan III de Portugal concedió un privilegio a Ferdinand van Olmen o Fernão Olmo para buscar la isla, y se cree que la expedición se fue en marzo de 1487.[41] Por lo tanto, a finales del siglo XV, el Atlántico se había convertido, si no en una zona de oportunidades, por lo menos, para algunos hombres, en una zona donde había recompensas que contrarrestaban los riesgos de la exploración.

Un documento esencial relativo a las islas del Atlántico y la nueva concepción del océano es la carta que Paolo dal Pozzo Toscanelli supuestamente envió en 1474, en la que describe su plan para alcanzar

[39] William H. Babcock, "The Island of the Seven Cities", *Geographical Review*, American Geographical Society, Nueva York, v. 7, n. 2, 1919, p. 98-106; George E. Buker, "The Search for the Seven Cities and Early American Exploration", *The Florida Historical Quarterly*, Florida Historical Society, Tallahassee, v, 71, n. 2, 1992, p. 155-168; Benjamin B. Olshin, *A Sea Discovered: Pre-Columbian Conceptions and Depictions of the Atlantic Ocean*, tesis de doctorado, Toronto, Universidad de Toronto, 1994, p. 230-263.

[40] La carta nautica de Zuane Pizzigano se encuentra en James Ford Bell Library, B Minneapolis, 1424mPi. Véase Armando Cortesão, *The Nautical Chart of 1424 and the Early Discovery and Cartographical Representation of America*, Coimbra, University of Coimbra, 1954.

[41] Charles Verlinden, "Een Vlaamse Voorloper van Columbus: Ferdinand Van Olmen (1487)", *Tijdschrift voor Geschiedenis*, P. Noordhoff, Groningen, v. 74, 1961, p. 506-516; Arthur Davies, "The Egerton Ms. 2803 Map and the Padrón Real of Spain in 1510", *Imago Mundi*, Selbstverlag des Bibliographikon, Berlín, v. 11, 1954, p. 47-52, p. 48.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

las riquezas de Asia navegando hacia el oeste. La autenticidad de esta carta es muy discutida,[42] y me pongo del lado de los estudiosos que dudan de su legitimidad, pero independientemente de su origen o autenticidad, hay una copia de la carta transcrita en un conjunto de fragmentos anexos a uno de los propios libros de Colón, y la carta sin duda refleja ideas conocidas por Colón.[43] El autor de la carta dice que había marcado en su mapa muchos lugares —que sólo pueden ser islas— donde un navegante que parte hacia el oeste puede parar en puertos, y parece sugerir específicamente una parada en la isla de Antilia.[44] Así, el autor de la carta presenta las islas del Atlántico como convenientes lugares de parada en un viaje, más que como sedes de los mitos, y el propio océano como una carretera, en lugar de un espacio lleno de obstáculos y peligros.

El final del siglo XV fue un período de transición con respecto a las concepciones del Atlántico, y mientras algunos abrazaron las ideas nuevas, otros no lo hicieron. Una manera de tener una idea de otras concepciones del Atlántico, justo antes de los viajes de Colón al Nuevo Mundo, es mirando las reacciones a su propuesta para llegar a Asia navegando hacia el oeste. ¿Qué pensaban los contemporáneos de Colón acerca de cómo impactarían las características del Atlántico sobre el viaje que se proponía hacer? Una respuesta a esta

[42] Henry Vignaud, *Toscanelli and Columbus: The Letter and Chart of Toscanelli on the Route to the Indies by Way of the West*, Londres, Sands & Co., 1902; John Boyd Thacher, "The Letter of Toscanelli in the Spanish, Latin, and Italian Versions" y "The Import of the Letter", en *Christopher Columbus: His Life*, *His Work*, *His Remains*, Nueva York y Londres, G. P. Putnam's Sons y The Knickerbocker Press, 1903-1904, v. 1, p. 301-316 y 317-324; Miles H. Davidson, "The Toscanelli Letters: A Dubious Influence on Columbus", *Colonial Latin American Historical Review*, Spanish Colonial Research Center at the University of New Mexico, Albuquerque, Nuevo México, v. 5, n. 3, 1996, p. 287-310.

[43] La carta de Toscanelli aparece en el ejemplar de la *Historia rerum ubique gestarum* del Papa Pio II que pertenecía a Colón, que se ha reproducido en facsímil como *Historia rerum: cuyo original se encuentra en la Biblioteca Colombina de Sevilla*, Madrid, Testimonio Compañía Editorial, 1991, y *La Historia rerum ubique gestarum del papa Pio II y el descubrimiento de América*, comentario de Juan Pérez de Tudela y Bueso, Madrid, Testimonio Compañía Editorial, 1993.

[44] Para una traducción al español del texto en latín de la carta de Toscanelli véase: Juan Gil, "La correspondencia con Toscanelli", en *Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas*, Juan Gil y Consuelo Varela (coords.), Madrid, Alianza Editorial, 1984, p. 129-141.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

pregunta se encuentra en una fuente interesante, a saber, el mapa de Piri Reis de 1513.[45] Piri Reis se basa en parte en un mapa perdido hecho por Colón, por lo que hay razones para dar crédito a lo que nos cuenta sobre la recepción del plan de Colón. Piri Reis dice que Colón presentó su plan en Génova, lo que confirman varios cronistas del siglo XVI. Él escribe:

> Se dice que un libro llegó a las manos de este Colón, y él encontró que el libro dice que al final del Océano Atlántico había costas, islas y minerales de todo tipo, y una montaña de piedras preciosas. Este hombre, después de haber estudiado este libro a fondo, explicó estas cuestiones en detalle a los hombres eminentes de Génova y dijo: "Ven, dame dos barcos, y yo iré a encontrar estos lugares." Ellos dijeron: "¡Oh hombre tonto! El final y el límite del mundo se encuentra al oeste. Está lleno de la oscuridad de las tinieblas".[46]

Este tipo de argumentaciones, por supuesto, se remonta a ideas sobre el Atlántico que rápidamente se estaban quedando en el camino —a ideas que los viajes de Colón estaban a punto de hacer explotar.

Termino este discurso con dos mapas que muestran el pleno desarrollo de la nueva concepción del Atlántico en el siglo XVI. En un mapa del mundo realizado por Battista Agnese en 1544 (figura 5), la línea azul traza la circunnavegación del globo realizada por la flota de Magallanes, un viaje que comenzó y terminó en Sanlúcar de Barrameda, justo al norte del estrecho de Gibraltar.[47] Este mapa

[45] El mapa de Piri Reis se encuentra en Topkapi Sarayi Müzesi Kütüphanesi, Estambul, R.1633. Para un estudio fundamental del mapa véase: Gregory C. McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513*, Atenas, Georgia, University of Georgia Press, 2000.

[46] Gregory C. McIntosh, "Columbus and the Piri Reis Map of 1513", *The American Neptune*, Peabody Museum of Salem, Salem, Massachusetts, v. 53, n. 4, 1993, p. 280-294, p. 291.

[47] Este atlas de Agnese está en Biblioteca del Congreso, Washington, D. C., Geography and Map Division, G1001 .A4 1544 Vellum 5, y hay una version digital disponible en: https://memory.loc.gov/ammem/gmdhtml/gnrlagn.html. Sobre los muchos atlas hechos por Agnese, véanse Henry R. Wagner, "The Manuscript Atlases of Battista Agnese", *Papers of the Bibliographical Society of America*, University of Chicago Press, Chicago, v. 25, 1931, p. 1-110; y "Additions to the Manuscript Atlases of Battista Agnese", *Imago Mundi*, Berlina Selbstverlag des Bibliographikon, Berlín, v. 4, 1947, p. 28-30.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

muestra muy claramente que este estrecho había pasado de ser el límite occidental del mundo conocido —donde había una estatua de Hércules que advertía sobre los peligros de navegar *plus ultra* (más allá)—, a transformarse en un portal para el descubrimiento, una transformación del mundo verdaderamente notable. Y en un mapa hecho por Giacomo Maggiolo en 1561,[48] una docena de barcos navegan en el Atlántico; por su mera presencia afirman audazmente el control europeo del océano, algo difícil incluso de imaginar en la Edad Media, cuando el Atlántico era desconocido y se creía estaba compuesto de olas enormes, oscuridad, remolinos y monstruos marinos.

[48] La carta náutica de Maggiolo está en Museo Navale, Génova, NIMN 3372, y está reproducido en Cavallo, *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi…*, v. 1, p. 354-355.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

MAPAS DE LO INVISIBLE

LA IMAGINACIÓN CIENTÍFICA Y ARTÍSTICA SOBRE LOS FONDOS OCEÁNICOS

CARLA LOIS
Universidad de Buenos Aires
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet)

Pues falta saber cómo podemos tener
la ilusión de ver lo que no vemos.

Merleau-Ponty,
Lo visible y lo invisible

Introducción. Imágenes e imaginarios para los fondos oceánicos, un objeto que no se puede ver

Alain Corbin afirmaba que hasta mediados del siglo XVII había persistido la creencia de que "si algún día se descubriera este horrible y monstruoso suelo [i.e. fondo del mar], los hombres contemplarían la más deforme cavidad de la tierra"[1] y elegía las palabras de Louis Racine para ejemplificarlo: "Tan profunda, hueca, enorme; tan quebrada, tan desordenada, tan deforme y monstruosa. Algo que estimularía sin duda nuestra imaginación. Un espectáculo que nos obligaría a preguntarnos, con pasmo, cómo un fenómeno tal pudo ocurrir en la naturaleza".[2]

Su profundidad y, por tanto, su inaccesibilidad, habilitaba esas fantasías terroríficas.[3] Lo otro que también las alimentaba era, de

[1] Alain Corbain, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Danielle Lacascade (trad.), Madrid, Biblioteca Mondadori, 1993, p. 17.

[2] Corbain, *El territorio del vacío*…, p. 19.

[3] Paulo Lopes, *O medo do mar nos descobrimentos. Representações do fantástico e dos medos marinhos no final da Idade Média*, Lisboa, Tribuna, 2009, p. 24; Martin Sandler *Atlantic Ocean. The Illustrated History of the Ocean that Changed the World*, Nueva York y Londres, Sterling, véase especialmente el capítulo "The Atlantic: The Sea of

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

hecho, la falta de imágenes sobre el fondo oceánico, la imposibilidad de visualizarlo.

En nombre de la ciencia, se hicieron varios intentos de visualizar el paisaje imposible de los fondos oceánicos.[4] Al igual que ocurre con otros objetos intangibles como el dolor, para hacer una imagen del océano como objeto geográfico resultaba vital poder pensarlo, categorizarlo, describirlo —sobre todo para transformarlo en un objeto científico y estudiarlo con los protocolos de la ciencia moderna.[5] Dice Javier Moscoso que, el dolor, debido a su propia naturaleza, los océanos y los subsuelos han sido objetos no visibles o de difícil visualización, en todo caso, han sido objetos escurridizos para asir, para amojonar, para medir. Transformarlos en visibles permitió transformarlos en objetos de ciencia porque, como decía Bruno Latour,[6] más que el espécimen propiamente dicho, ha sido su imagen lo que contribuyó al tejido del entramado de saberes modernos. En otras palabras, la representación visual desempeñó un papel crucial durante el Iluminismo, en el proyecto de tomar posesión intelectual de la naturaleza y dominarla, esta tendencia cobró un protagonismo notable en el estudio de volcanes, terremotos y otros fenómenos similares

Darkness", 1-22; Jean Delumeau, *El miedo en Occidente*, Mario Armiño (trad.), España, Taurus, 2005 [1989], p. 53; Corbin, *El territorio*…, p. 18; Christiane Villan-Gandossi, "En la Edad Media, el dominio del miedo", en *El mar: terror y fascinación*, Alain Corbin y Hélène Richard (dir.), Agustín López Tobajas, *et al*. (trad.), Paidós, Barcelona, 2005, p. 71-79.

[4] Olivier Chapuis, "El mar, ¿sin fondo?", en *El mar: terror y fascinación*…, p. 39-42; Lucien Laubier "El imaginario del mar: de los mitos a la ciencia", en *ibidem*; Chapuis, "El mar, ¿sin fondo?…", p. 135-148.

[5] Transformar el mar (al igual que otros objetos difíciles de asir, como el dolor) en objetos para la ciencia requería desmitificarlo, dice Javier Moscoso en "El encantamiento del Mundo Moderno ante el dolor consiste en que no se ve (Javier Moscoso, *Historia cultural del dolor*, Madrid, Santillana, 2011, p. 67). El dolor, "tanto más aún su visualización y representación gráfica, no atañe a los hechos ya pasados sino a las experiencias imaginativas" (Moscoso, *Historia cultural*…, p. 35-36). Y, sin embargo, eso no hace del dolor algo menos real porque se trata de una imaginación realizante.

[6] Bruno Latour, "Visualisation and Cognition: Drawing Things Together", en *Knowledge and Society Studies in the Sociology of Culture Past and Present*, H. Kuklick (ed.), Jai Press, v. 6, 1986, p. 1-40.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que, debido a su efímera y aleatoria ocurrencia, debían ser estudiados a partir de las imágenes que se lograra hacer de ellos.[7]

Tradicionalmente, los estudios sobre historia de las ciencias que abordaron la cuestión de los fondos oceánicos solían centrarse en una genealogía de las diferentes teorías formuladas por especialistas, en desarrollo de instrumentos para la exploración de las profundidades, de las expediciones submarinas, de los "hitos de hallazgos" científicos acerca de la vida oceánica y de las técnicas de registro de esas prácticas (entre ellas, el mapeo y, por ejemplo, la medición de las profundidades y el uso de notaciones tales como las cotas batimétricas). La legitimidad de la que goza el conocimiento científico en el mundo occidental moderno ha empoderado la producción imagética de las ciencias, de modo tal que esas trasvasan el ámbito estrictamente científico, circulan en diversas esferas de la vida social, configuran una cultura visual y nutren lo que Derek Gregory denomina "geographical imagination":[8] un conocimiento situado y datado que, sin embargo, es percibido como universal y ahistórico por la sociedad que lo usa y lo reproduce. Por cierto, la literatura y las artes plásticas también se hicieron eco de la imaginación geográfica sobre los océanos. Y aunque se suele asociar esas imágenes a lo ficticio o a lo irreal, se alimentan y a la vez forman parte de las "geografías imaginativas y la imaginación geográfica"[9] con las que los grupos sociales piensan y actúan en el mundo.

Tanto en el campo de las artes como en el campo de las ciencias se producen imágenes para representar el espacio, entendido éste en el sentido de una construcción cultural sobre el entorno físico que incluye diferentes dimensiones: estéticas, geométricas, pantométricas e incluso afectivas. Las imágenes sobre el espacio se producen en dos campos profesionales, *a priori*, diferentes: las artes y las ciencias. Esta situación deviene de una larga tradición

[7] Susan Keller, "Sections and Views: Visual Representation in Eighteenth-Century Earthquake Studies", *The British Journal for the History of Science*, The British Society for the History of Science, Cambridge, v. 31, n. 2, junio de 1998, p. 129-159.

[8] Derek Gregory, *Geographical Imaginations*, Cambridge, Blackwell, 1994, p. 203.

[9] Gregory, *Geographical*…, p. 203-205.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

desde la Modernidad temprana, a lo largo de la cual la producción de imágenes sobre el espacio se fue diversificando notablemente a partir del desarrollo de nuevas técnicas, de diversos conceptos sobre el espacio, de necesidades sociales y criterios estéticos que fueron cambiando históricamente. Algunos tipos de imágenes se transformaron en objetos de disciplinas contemporáneas, como los mapas en el caso de la geografía, y las pinturas (de paisajes, vistas urbanas, etc.), y en menor medida dibujos y grabados, en el caso de la historia del arte. Esto dio lugar a una distinción de imágenes científicas e imágenes artísticas, que supuestamente reconocen sus propias y específicas concepciones acerca de qué significa representar el espacio y para qué es necesario hacerlo. No obstante, resulta reduccionista suponer que el origen inspirador de las imágenes artísticas sobre los fondos oceánicos provengan exclusivamente de las "informaciones" que derrama la ciencia. Se sabe, desde Julio Verne a Leonardo Da Vinci, que la literatura y las artes plásticas han motorizado la imaginación científica de exploradores, científicos e incluso programas de investigación académica en la Modernidad. Excepto en algunos casos en que las obras artísticas o los estudios científicos hacen referencia explícita a sus fuentes, es difícil reconocer la dirección de esos flujos de trasvasamientos. Y tal vez la mera idea de intentar establecer esos flujos sea estéril (excepto en estudios de casos específicos) si se intenta abordar más ampliamente el imaginario cultural sobre un objeto. Lo que, desde este enfoque, queda fuera de cuestión es que la imaginación científica no se ha desarrollado en una burbuja aislada de la imaginación artística y que ésta última no ha sido meramente una fábrica de ficciones sin contacto con el pensamiento científico de su época.

Dado que en este caso el objeto analizado es de naturaleza geográfica, esta reflexión sobre las imágenes de los fondos oceánicos parte de la premisa de que todas ellas, independientemente de su linaje profesional, son actos de imaginación; entendiendo que la imaginación es la facultad que consiste no tanto en poner lo real en imagen como en hacer pasar la imagen a lo real; es decir, instalar a partir de la imagen una consciencia de realidad y que, en el

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

caso específico del arte de la representación cartográfica, ésta se trata de una imaginación "realizante".[10]

Lejos de aceptar una separación tajante entre el imaginario artístico y científico, este capítulo explora los vasos comunicantes que se pueden reconocer entre la imaginación científica y la artística sobre los fondos oceánicos a partir de los mapas y otras representaciones gráficas que expresan modos de concebir el mar en la cultura occidental moderna.

Los mapas oceánicos en la literatura y las artes plásticas: la dialéctica vacío/lleno en clave monocromática

En 1874, en el poema "The Hunting of the Snark (An Agony in 8 Fits)" de Lewis Carroll aparecía una curiosa ilustración: el mapa del océano (*ocean chart*) que pertenecía a Bellman, uno de los principales personajes del libro, es apenas un rectángulo blanco. Incluido en el segundo capítulo o "paso", ese mapa juega con el absurdo en una clave similar a la que se despliega en todo el poema, no sólo porque, aunque pretende ser la herramienta que los protagonistas utilizan para orientarse en la búsqueda del misterioso Snark, ese mapa "no sirve para navegar",[11] sino, sobre todo, porque el océano aparece representado por una superficie uniformemente blanca que desconcierta (figura 1).

Si el poema describe con humor un viaje improbable a cargo de una tripulación inverosímil que se embarca en una aventura quimérica, el mapa lo acompaña con la misma lógica: es un cuadro blanco en cuyos laterales hay *referencias que no referencian*, donde todavía resuena esa idea de "mar terrible, camino sin camino"[12] que aparece en la literatura clásica, medieval y moderna. Un pasaje del poema que hablan del mapa dice:

[10] Jean-Marc Besse, *Les grandeurs de la Terre. Aspects du savoir géographique à la Renaissance*, París, Ens Éditions, 2003.

[11] Frank Jakobs, http://bigthink.com/ideas/21143, consultado el 27 marzo 2007.

[12] Corbain, *El territorio del vacío*…, p. 23.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> Había comprado un gran mapa que representaba el mar "¡Otros mapas tienen formas, con sus islas y sus cabos!
>
> ¡Pero hemos de agradecer a nuestro valiente capitán el habernos traído el mejor —añadían—, uno perfecto y absolutamente en blanco!"

El poema afirma que el blanco es el mar sin vestigios de tierra. En otros pasajes casi con desdén se alude al Ecuador, a las líneas meridianas y a otras marcas cartográficas legibles en los planisferios como meros "signos convencionales", ¡como si el blanco mismo no lo fuera! O, al menos, como si el blanco estuviera más apegado a la experiencia real del océano que a las convenciones cartográficas, y fuera más fiel a esa idea de "falta de referencias".

Emerge, no obstante, una aparente paradoja: el blanco ha sido ampliamente utilizado como el color del vacío, especialmente en la cartografía. Todavía hoy los manuales de cartografía recomiendan "evitar el uso del blanco porque hace presumir al lector la no posesión de información, es decir un espacio vacío, cuando no es el caso".[13] Sin embargo, en el mapa de Carroll, el blanco no representa un vacío: representa un océano lleno de agua. En el mapa blanco hay ausencia de demarcación y de referencias, la ausencia de actos de registro, la ausencia de escritura cartográfica.

Las resonancias del mapa de "The Hunting of the Snark" en el arte contemporáneo siguieron y siguen operando incluso un siglo después, y abundan los casos en los que es posible constatar que la conceptualización gráfica de Carroll sobre los océanos sigue inspirando nuevas expresiones artísticas. El *Map of a thirty-six square mile surface area of the Pacific Ocean west of Oahu* (1967, linotipo sobre papel), de Terry Atkinson (1939-) y Michael Baldwin (1945-), acusa una asombrosa similitud respecto del mapa de Carroll: el cuadrado blanco (dispuesto sobre un rectángulo blanco que es cubierto casi por completo por el "mapa", cuadrado blanco) apenas tiene un

[13] *Manuel de Cartographie. Écrit par Didier Poidevin. Extrait de son ouvrage "La carte, moyen d'action" aux Éditios Ellipses*, Fondettes, Articque, Les Roches, disponible en: http://www.geo.uel.br/didatico/omar/manuel-cartographie.pdf.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

epígrafe —en el que se escriben el título de la obra y cuatro coordenadas en cada una de las esquinas del cuadrado.[14]

Los mismos artistas, comprometidos con el grupo de artistas conceptuales que trabajaron bajo la rúbrica *Art & Language*, compusieron otra obra estéticamente similar para expresar la idea de desierto, titulada "Map of the Sahara Desert after Lewis Carroll", en la que, ya desde el título, se admite la evidente deuda que los artistas tienen con Carroll. En ambas obras de Atkinson y Baldwin aparece, latente, una problematización de la dialéctica entre lo lleno y lo vacío, entre un océano lleno de agua que es apenas un recuadro blanco y un desierto lleno de arena que también es sólo un cuadrado blanco. En ambos casos, los blancos sugieren una ausencia fuertemente presente y hostigadora, que también es una presencia visiblemente ausente. No se trata de un juego de palabras: estos "mapas vacíos" —tal como se los llama en las artes plásticas— apuestan a la provocación incómoda que pone en el espectador la responsabilidad de definir qué es lo ausente y qué es lo presente.

Podemos conectar estas ausencias con el deseo de ver qué generan y con el desafío que ofrecen al espectador para que agudice su mirada con la intención de encontrar *algo*, allí donde se supone que hay algo exhibido aunque no pueda ser percibido ni reconocido con facilidad.[15] Recuperando la expresión de Gérard Wacjman, podemos pensar que un epígrafe apropiado para estas obras es: "Se ruega mirar la ausencia".[16]

El vacío metafórico que aquí representa el blanco parece haber sido especialmente inspirador para las representaciones artísticas

[14] Una serie de trabajos realizados por el equipo formado por Terry Atkinson y Michael Baldwin (firmados como *Art & Language*) fueron adquiridos por la Tate Gallery (Londres). En esa serie se encuentran las obras aquí citadas, disponible en: http://www.tate.org.uk/art/artworks/art-language-terry-atkinson-map-of-thirty-six-square-mile-surface-area-of-pacific-ocean-p01356.

[15] Para las exposiciones minimalistas y, específicamente, sobre la *Rueda de bicicleta* de Marcel Duchamp, Wacjman afirma que "desde el momento en que un objeto se expone, cuanto menos hay para ver, más deseo —de- ver hay /Es una/ ley de óptica deseante que podríamos remontar a la Antigüedad bajo el nombre de la Ley de Zeuxis y Parraiso", Gérard Wacjman, *El objeto del siglo*, Buenos Aires, Amorrortu Editores, 2001, p. 83.

[16] Wacjman, *El objeto*…, p. 207.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

del océano Pacífico. La artista japonesa Yayoi Kusama en su trabajo *Pacific Ocean* (1958, óleo sobre tela, 60.9 × 76.2 cm, Peter Blum Gallery, Nueva York) también eligió el blanco total para mostrarnos el océano Pacífico, con una textura levemente rugosa que puede sugerir el oleaje en la inmensidad. Más todavía, si se observa la obra de cerca, la textura de las pinceladas —pastosas, densas, irregulares, impulsivas— hace que aquel pacífico océano Pacífico revele toda su bravura, y la superficie mansamente monocromática se transforma en una tempestad muy turbulenta.

El océano Pacífico —el mayor de la superficie terrestre y el menos transitado por las tripulaciones occidentales— se prestó con mayor facilidad al uso generoso del blanco en el campo de las artes plásticas, que han sabido explotar no sólo la incertidumbre que genera una superficie monocromática sin formas reconocibles, sino también el blanco misterioso al que tanto cuesta atribuirle algún significado.

Otra elección monocromática para la representación de los océanos recayó en el azul. En la tradición occidental, el azul se ha ido consolidando lentamente como el preferido para representar los colores del mar a lo largo de los últimos diez siglos. Aunque parece obvio que la elección del azul está anclada en el visible naturalismo del objeto océano, en las fuentes griegas y latinas la aplicación de colores para representar los elementos que componen el paisaje tenía más bien una función posicional y no descriptiva.[17] Según Maria Chiara Wang, aparentemente, el propósito original atribuido a cada color era definir la *positio loci* y no la *qualitas corporis* de los mares, ríos y lagos. En las culturas antiguas el verde se utilizaba para el este, el rojo para el sur, el negro para el norte y el blanco para el oeste. Dado que la posición variaba según el punto de enunciación desde el que se hacía el mapa, no sorprende que el mismo cuerpo de agua recibiera nombres diversos (usando diferentes colores) en diferentes mapas, según los lugares donde tales mapas habían sido hechos.[18]

[17] J. Bačić, *Red Sea-Black Russia*, EE. UU., East European Monographs, 1995.

[18] Maria Chiara Wang, *Di che colore è il mare? La rappresentazione degli spazi liquidi nelle 'mappae mundi' medievali*, tesis de doctorado, Universidad de Bologna, Alma Mater Studiorum, 2004, p. 63.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Aun así, si bien el uso de los colores parece haber respondido a la necesidad de establecer funciones simbólicas y de expresar posiciones, se ha reconocido que en algunos casos, como el mar Rojo, incluso las denominaciones más antiguas parecen incluir referencias a los aspectos visibles y sensibles en el paisaje.[19] En sintonía con esto, Ulla Ehrensvärd (1987), apoyándose en el estudio de Von Brincken, contempla la posibilidad de que incluso en el Medioevo la elección de los colores en los *mappae mundi* haya estado relacionada con la voluntad de imitar la naturaleza.[20]

En la segunda mitad del siglo XI, algunas miniaturas comenzaron a adoptar el azul no sólo para el cielo o fondo (como en la época carolingia), sino también para el agua. Entre los artistas cristianos del Medioevo, el agua empezó a ser representada con líneas onduladas en colores poco saturados como el verde y el azul, a veces combinados con blanco. Sin embargo, aunque hay numerosas cartas náuticas y *mappae mundi* que usaron esta franja de la paleta cromática para los ríos, lagos y mares, en Europa el azul se transformó en el color simbólico y convencionalmente asociado a los espacios líquidos recién en el siglo XVII.[21]

Sin embargo, en las artes plásticas, el azul no se apegó a esa connotación naturalista, sino que fue evocado con ecos similares a los que aquí hemos analizado en los usos del blanco.

En *Atlas: 119 jours autour du monde*, el artista David Renaud[22] proponía seguir el rastro de Marc Thiercelin en Vendée Globe, 2004-2005, día tras día, a lo largo de su vuelo en una travesía que partía y llegaba a Les Sables d'Olonne. El itinerario implica largas distancias y, por lo tanto, para mapearlo a una escala razonable y útil se necesita toda una serie de mapas cuyo ensamblado permita conectar los segmentos de dicha ruta. La primera hoja muestra el litoral marítimo y la playa. Nada parece llamar la atención en ese mapa "común y corriente", excepto una cosa: acto seguido del mapa

[19] Bačić, *Red Sea-Black Russia*…, p. 186; Wang, "Di che colore…", p. 63.

[20] Wang, "Di che colore…", p. 65.

[21] *Ibidem*, p. 61.

[22] David Renaud, *Atlas: 119 jours autour du monde*, París, Cognac, Le temps qui'il fait, 2005. Artista plástico francés, nacido en 1965 en Grenoble, particularmente afecto a crear pinturas e instalaciones con temáticas geográficas, véase: http://www.galerieannebarrault.com/david_renaud/bio_fr.html.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que contiene la costa de la partida, las quince hojas siguientes son apenas recuadros celestes con coordenadas geográficas que sugieren vagamente la posición del viajero.[23]

Esas quince hojas topográficas de la superficie oceánica muestran superficies celestes cruzadas por la grilla cartográfica. Inevitablemente resultan inquietantes y nos instalan en el resbaladizo terreno que se configura entre los espacios ficcionales y los espacios matematizados que sugieren la grilla de latitud y longitud. La repetición y la insistencia de esos cuadros azules no nos permite evadir ese tenso espectro emocional que encarna el azul, marcado por cierto énfasis de radicalidad. Sin embargo, la estrategia de repetición que implica esa serie hace aparecer nuevas preguntas. Con la sucesión de los recuadros celestes, Deanud nos obliga a pensar en el mosaico indefinido que generan. ¿No son acaso intercambiables? ¿Son iguales o son diferentes? ¿Dónde está el límite de ese azul? ¿Es posible identificar individualmente cada uno de esos cuadrados azules a partir de algún elemento singular? ¿Cómo y dónde trazamos la línea del itinerario en esos cuadros azules?

En esa serie de mapas puramente azules de Renaud, la playa blanca de las arenas de Olonne del primer mapa funciona casi como una cornisa que orilla el "territorio del vacío que arroja al viajero y al lector hacia el infinito azul o hacia el vacío. Luego, al alejarse de la costa el viajero se adentra en el abismo del azul infinito, que en este contexto no es más que una sombra, la sombra de lo incierto".[24]

Puede parecer una ironía, pero el dispositivo cartográfico más confiable en las sociedades de hoy en día, el inefable Google Maps, también produce mapas "científicos y precisos" que tienen exactamente el mismo aspecto que las intrigantes hojas celestes con las que el artista francés quiso provocar nuestra incomodidad (figura 2).

Todas las historias de los colores dedican un capítulo especial al color azul. Philip Ball, que deliberadamente ha renunciado a hacer una historia de los colores organizando su libro según cada color y ni siquiera acepta alguna agrupación conceptual entre ellos (como primarios o secundarios), tiene un bello capítulo titulado "Sombras

[23] Julien Béziat, *Les transformations silencieuses*, París, Bernard Grasset, 2009, p. 85-90.

[24] Corbin, *El territorio del vacío*..., p. 17.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de medianoche. El problema del azul", y nos explica por qué el azul merece un tratamiento de solista:

> Es difícil eludir la conclusión de que el azul ha sido siempre especial […]. Es el más antiguo de los pigmentos sintéticos, y fue venerado en la Edad Media tardía como emblema de la pureza divina. Pero no figuró entre los colores primarios hasta varios siglos después que el rojo y el amarillo. Aunque alrededor de 1704 apareció un pigmento azul que constituyó el primer color artificial moderno, los pintores hubieron de sufrir la ausencia de azules de buena calidad hasta principios del siglo XX. Era verdaderamente difícil encontrar un buen azul.[25]

Junto al bermellón y al oro, el llamado ultramar o lapizlázuli era uno de los colores más virtuosos de la paleta cromática medieval. Su compuesto principal, la lazurita, consistía en un compuesto de silicato de aluminio que combinado con azufre absorbe la luz roja y forma vetas doradas que le dan el aspecto de una piedra semipreciosa, que incluso parece haber sorprendido al mismísimo Marco Polo.[26] Además de su espíritu vibrante que cautivaba a los artistas, su escasez le otorgaba un atractivo adicional. De hecho, el nombre de ultramar no sólo alude a la semejanza entre el color del mar y el del pigmento, sino también a la localización inaccesible (o cuanto menos, de muy difícil acceso) de las fuentes de dicho pigmento: "más allá de los mares". Incluso cuando se recurrió a otros pigmentos azules menos escasos y menos espectaculares para pintar y teñir, como el añil (cuyas reservas en Centroamérica fueron una fuente alternativa para la pintura andina colonial),[27] no se renunció a aspirar a la magnificencia del lapizlázuli: Pacheco de Melo, en su *Arte de la pintura, su antigüedad y grandeza…*, dice con orgullo que

[25] Philip Ball, *La invención del color*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2001, p. 297. Véase también Michel Pastoreau, *Bleu. Histoire d'une coleur*, París, Éditions du Seuil, 2006.

[26] Cuenta Philip Ball que Marco Polo visitó una de las pocas canteras de lapizlázuli en Siberia en 1271 y que registró expresamente lo maravilloso que le habían parecido esas vetas de piedra azul que asomaban de las entrañas de las montañas; Ball, *La invención…*, p. 301.

[27] Gabriela Siracusano, *El poder de los colores*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2005, p. 79.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

"muchos italianos que han visto mis azules se han persuadido que son ultramarinos, procurando ver con qué secreto los gastaba".[28] Y, comparativamente, la disponibilidad de pigmentos azules era relativamente limitada al esmaltín, el azul malaquita y el índigo.[29]

El color azul es descrito así por Alexander Theroux, en la introducción de su libro sobre los colores primarios:

> El azul es un color misterioso, el tono de la enfermedad y la nobleza, el color más raro en el reino natural. Es el color de las profundidades ambiguas, de los cielos y, al mismo tiempo, de los abismos; azul es el color del lado de la sombra, el tinte de lo maravilloso y de lo inexplicable, del deseo, del conocimiento, del *blue porn*, las películas porno; del *blue talk*, que es hablar con crudeza; de la melancolía y de lo inesperado (*once in a blue moon*: cada muerte de obispo; *out of the blue*: así de la nada).[30]

De algún modo, los rectángulos azules que propone David Renaud parecen un retrato al natural del océano, en particular porque sólo muestran el azul que nuestros ojos verían si pudiéramos observar el alta mar desde las alturas. Incluso no parece demasiado arriesgado sugerir que los rectángulos azules de Renaud están inspirados en el célebre "Ocean Chart" de Carroll.

Con una intención diferente pero con resultados en cierta manera similares, el primer geógrafo del rey de Francia, Philippe Buache,[31] echó mano del blanco para representar los océanos; no ha intentado llenar el blanco, sino hacer desaparecer el azul que cubría los océanos en los mapas, iluminados y coloreados, medievales y renacentistas.[32]

[28] Citado en *ibidem*, p. 77.

[29] Ball, *La invención*…, p. 307.

[30] Johann Wolfgang von Goethe, *Traité des couleurs*, París, Triades, 2013, p. 13.

[31] Para un perfil biográfico y profesional de Philippe Buache, véase: Lucie Lagarde, "Philippe Buache (1700-1773), cartographe ou géographe?", en *Terre à découvrir, terres à parcourir. Exploration et connaisance du monde XII-XIX siècles*, Danielle Lecoq y Anotine Chambard (eds.), L'Harmattan, París, 1998, p. 147-165.

[32] Isabelle Laboulais-Lesage, "Le système de Buache, une 'nouvelle façon de considérer notre globe' et de combler les blancs de la carte", en *Combler les blancs de la carte. Modalités et enjeux de la construction des savoirs géographiques (XVIIe-XXe siècle)*, Isabelle Laboulais-Lesage (dir.), Estrasburgo, Presses Universitaires de Strasbourg, 2004, p. 95.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En efecto, una manera de suplir la imposibilidad de acceder a través de los sentidos a la naturaleza de los fondos oceánicos provino de la cuantificación, en este caso de las profundidades, y del desarrollo del sistema de notación de cotas batimétricas.

Las ciencias del mar y los mapas oceánicos. Llevar el fondo a la superficie: las cotas batimétricas

El primer geógrafo del rey de Francia, Philippe Buache, estaba convencido de haber vislumbrado una especie de estructura invisible que enlazaba los continentes y los océanos. El 5 de septiembre de 1744 presentó en la Academie de Sciences de París la "Carte physique de l'Océan" en la que bautizaba con el nombre de *charpente du globe* a esa estructura morfólogica de relieves terrestres y marinos.[33] Su mapa era un dispositivo explicativo que sintetizaba una manera de interpretar el mundo:

> Buache intentó hacer del mapa un instrumento para la conquista matemática del mundo, es decir, un medio de aprender, a la distancia, los contornos de la tierra, un medio para pasar de lo local a lo general, y también un intento de conciliar descripción y explicación del medio natural dando cuenta de la morfología terrestre y marina.[34]

Ocho años más tarde, también ante la Academie des Sciences, Philippe Buache presentó la primera teoría geomorfológica para explicar el relieve terrestre.[35] Allí desarrolló una teoría según la cual, a partir del entramado de tres niveles de cadenas montañosas serpenteantes, todos los relieves tanto terrestres como submarinos formarían parte de una misma estructura. Para sostener esto, Buache tuvo que desestimar otras informaciones que por el momento

[33] *Idem*.

[34] *Ibidem*, p. 94.

[35] Philippe Buache, "Essai de géographie physique, où l'on propose des vues générales sur l'espèce de Charpente du Globe, composée des Chaînes de Montagnes qui traversent les Mers comme les Terres, avec quelques considérations particulières sur les différents Bassins de la Mer, et sur sa configuration intérieure", 15 de noviembre de 1752.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

gozaban de un consenso relativamente amplio. Por ejemplo, en el caso de Sudamérica, tuvo que negar la idea de que los ríos Amazonas y Orinoco estaban comunicados por vasos fluviales tal como sostenían fuentes indígenas.[36] La teoría, que "incluía muchos datos exactos y seducía a la Academia [de Ciencias de París] por su coherencia y su simplicidad",[37] inspiraba una imagen que permitía ver (en el doble sentido de ver y comprender) aquellos rasgos visibles de la superficie terrestre como las pruebas de esa teoría. En cierto sentido, dados los errores, tal vez sea apenas un ejemplo de eso que afirmaba Merleau-Ponty: "La ciencia supone la fe perceptiva y no la esclarece".[38] Ello nos lleva a desplazar el foco de la crítica e incluso a repensar la idea de error: el problema no radica necesariamente en la imagen sino que, más bien, remite al discurso científico que la postula como verdadera. Es decir, los principios que le dan forma a una imagen pueden tener una coherencia interna lógica y suficientemente convincente pero no por ello son una prueba de la veracidad de las teorías que pretenden representar y pueden ser tan falaces como otros tipos de discursos. No obstante ello, una de las más valiosas aportaciones de Buache a la ciencia oceanográfica fue la aplicación metódica y sistemática de las líneas que unen puntos de igual profundidad en los mares y los océanos, también llamados: curvas de nivel.

Todavía, hoy en día, las curvas de nivel que representan las formas del relieve en las hojas topográficas "hacen ver" las formas del terreno al ojo entrenado que se dispone frente a una hoja topográfica. Este método, ampliamente adoptado a lo largo del siglo XX para representar la altimetría y la geomorfología de las tierras emergidas, reemplazó los antiguos sombreados que se usaban para indicar las pendientes del terreno en los mapas.[39]

[36] Bernard Debarbieux, "Mountains: Between Pure Reason and Embodied Experience, Philippe Buache and Alexander von Humboldt", en *High Places: Cultural Geographies of Mountains, Ice and Science*, Denis Cosgrove y Veronica della Dora (eds.), Londres, I. B. Tauris, 2009.

[37] Lagarde, "Philippe Buache…", p. 152.

[38] Maurice Merleau-Ponty, *Lo visible y lo invisible*, Buenos Aires, Nueva Visión, p. 26.

[39] Hacia 1800, cuando la cartografía se grababa en planchas de cobre, Lehmann desarrolló un método de representación del relieve que resultaba en el sombreado

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En su *Carte et coupe du canal de la Manche et d'une partie de la mer d'Allemagne qui présentent par une nouvelle méthode la pente du fond de ces deux mers*… (1752), una de las innovaciones que introdujo Philippe Buache al campo de la oceanografía fue el criterio de curvas isobáticas e hipsométricas para la medición y la representación de las profundidades del relieve submarino.[40] Las curvas que unían cotas de igual profundidad y demarcaban "pisos" de profundidades, como si se trataran de amplios escalones cada uno de ellos de igual profundidad, permitían imaginar las formas de las cuencas marinas debajo de la superficie. En el mapa, la superficie del océano aparece cubierta de líneas que unen puntos de igual profundidad y el valor de esa profundidad es señalado como una cota.

Era un método relativamente novedoso, obtenido a partir de las medidas puntuales que se obtenían desde los barcos, lanzando un cordel graduado con una pesa que debía llegar hasta la máxima profundidad. A pesar de todas las imprecisiones que implicaba este método —muy afectado por la movilidad del barco, la fuerza de las corrientes marinas y otros factores aleatorios— permitía la geometrización de un espacio inaccesible a los sentidos, apelando a una estética racionalista expresada en líneas geométricas y números que depuraban a las profundidades de todos sus tradicionales sentidos terroríficos.

Aun así, estos trabajos fueron intentos aislados y desconectados entre sí, hasta que comenzaron a unificarse a partir de la aparición del primer manual sobre curvas de nivel, que fue redactado sólo en 1782: *Expression des nivellements*.

Así, los mapas de los océanos fueron renunciando al blanco absoluto para dejarse surcar por líneas similares a las que representaban montañas en las tierras emergidas pero cuyas notaciones se

intenso de los terrenos con gran pendiente. El sombreado en sí se realizaba con pequeños trazos: cuanto más espaciados estaban entre sí, la textura del sombreado resultaba más clara. Por el contrario, si los segmentos estaban muy próximos entre sí, el sombreado resultaba más oscuro. Se trataba de un método que asumía como precepto de partida que un terreno iluminado zenitalmente recibe mayor luminosidad en las superficies planas horizontales y menor en los planos verticales o más inclinados. Las pendientes con igual grado de inclinación tienen igual intensidad de sombreado.

[40] Lagarde, "Philippe Buache…".

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

caracterizaban por los *valores negativos* que resultaban de tomar como punto de referencia "el nivel del mar" o, más genéricamente, la superficie oceánica.

Analizar las cotas batimétricas como formas de inscripción que han llevado el fondo hasta la superficie misma del mapa, transformando aquellas manchas blancas de los océanos en superficies geometrizadas y racionales, en cambio, nos sirve para entender cómo las formas y los métodos de la ciencia despojan a lo desconocido del carácter inconmensurable que tiene lo desconocido.

Como era habitual en portulanos de los siglos XIII, XIV y XV, en la carta náutica incluida en el atlas de Andrea Benincasa de 1476 (Bibliothèque Publique et Universitaire, Geneva, manuscrito lat. 81, mapa 1) incluye una leyenda explícitamente dedicada a la profundidad que dice: "En esta región hay playas arenosas y extensos desiertos, por lo que la costa está en su mayor parte deshabitada, excepto por gente negra que siempre anda desnuda quienes dicen que tanto como uno se adentre en el mar, la misma profundidad tendrá el agua".[41]

En el mapa de Martin Waldseemüller de 1507, en las proximidades del rincón sudeste del planisferio, a la altura del trópico de Capricornio, al norte de la isla de Peutam, se lee una leyenda que también alude a la profundidad del océano Índico: "Aquí la profundidad del mar no debe ser mayor a cuatro pasos, por lo que los marinos deben levantar sus lastres".[42]

Este tipo de leyendas fue progresivamente sustituido por un sistema de notación numérica de las profundidades, que apuntaban las cotas obtenidas en puntos concretos de observación. La preocupación por registrar los fondos oceánicos acusaba al menos algunos antecedentes célebres en su tiempo.

Por un lado, el inglés Robert Boyle había sugerido en 1671 la utilización de sondas para determinar las desigualdades de la profundidad de las cuencas oceánicas. Por el otro, Luigi Ferdinando

[41] Traducción propia del texto traducido del latín al inglés por Chet van Duzer. Chet van Duzer, "Nautical Charts, Texts, and Transmission: The Case of Fra Mauro and Ottomano Freducci", en *The Ashgate Research Companion to Monsters and the Monstrous*, Asa Simon Mittman (ed.), Aldershot, Ashgate, 2013, p. 387-435.

[42] Traducción propia del texto traducido del latín al inglés por Chet van Duzer; *ibidem*, p 391.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Marsigli en su *Histoire physique de la mer* (Amsterdam, 1725, traducida al francés por Leclerc) dedicó la primera de las cuatro secciones a "Las cuencas", allí abordó la cuestión de las profundidades de los mares e incluyó cuatro grandes mapas desplegables en los que estaba representado el borde de la plataforma continental —y en uno de ellos, "Carte du Golfe de Lion", representaba las profundidades del mar con isobatas.

Casi contemporáneamente, Nicolás Samuelz Cruquius (1678-1754) hizo un mapa para representar los lechos fluviales de los ríos Merwede y Meuse ("Embouchure de la Meuse", 1729) en una sección próxima al estuario de los ríos Maas y Waal, cerca de la desembocadura en el mar Norte, también con isobatas calculadas con todas las sondas de igual profundidad, registradas durante la marea baja de julio de 1729.[43]

Estos y otros mapas con las cotas oceanográficas procuraban inscribirse del lado del conocimiento científico que se postulaba como verdadero —que por ese entonces venía de librar una larga batalla frente al conocimiento meramente hipotético que no podía ser verificado a partir de los sentidos ni de la experimentación cuyas legitimidades se habían debatido en lo que comúnmente se denomina revolución científica—. Steven Shapin sintetiza el debate que ponía en el centro la relación entre el estatus de conocimiento científico y los modos legítimos de producirlo, donde la función de la visión como sentido experimental tenía un rol central: "La mayoría de los filósofos aceptaba que el mundo corpuscular era, y probablemente lo sería siempre, inaccesible a la visión humana y que, por tanto, las explicaciones micromecánicas tenían necesariamente un carácter hipotético, esto es, nunca se podría probar su verdad física utilizando medios sensoriales".[44] Esto es aplicable no sólo a los objetos que son invisibles al ojo natural debido a su tamaño, sino también a otros objetos cuya propia naturaleza los hace inaccesibles a la visión.

Medir los fondos oceánicos tenía la intención de hacerlos palpables en el mismo sentido que Crosby atribuye a los objetos de las

[43] Al año siguiente, Melchior Bolstra (1704-1776) transcribió el trabajo de Cruquius y el mapa fue finalmente publicado, a escala 1:10.000, en Leiden.

[44] Steven Shapin, *La revolución científica. Una interpretación alternativa*, Barcelona, Paidós, 1996 [2000], p. 75.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ciencias físicas, para transformar eso no visible en una realidad visualmente palpable, en una geografía háptica.

En el marco de la tendencia pantométrica de la modernidad occidental, el universo se transformó en un conjunto de datos que daban visibilidad de (casi) todo tipo de fenómenos. Incluso muchas veces vemos los fenómenos sólo a partir de los datos con los que han sido medidos y registrados: en Occidente estamos acostumbrados a visualizar lo real como un conjunto de agregados de unidades uniformes, como *quanta*: leguas, millas, grados de ángulos, horas, minutos, notas musicales, e incluso esa *quanta* suele ser gráficamente dispuesta en líneas, cuadrados, círculos y formas simétricas varias (desde el pentagrama musical hasta las órbitas planetarias).[45] Los planisferios y otros mapas de pequeña escala distribuyen líneas y números sobre superficies que solían quedar en blanco, y que empezaron a poblarse de números y líneas que describían las formas de las profundidades.

En este régimen de visualidad pantométrico (o régimen escópico, para usar la expresión acuñada por Martin Jay),[46] las cualidades —peso, dureza, temperatura— no son contables a partir de lo que se ve en la experiencia sensible, sino que hay que verlas con el ojo de la mente (*mind's eye*). Porque, en rigor, lo que vemos es el dato/*quanta*. Y ese modo de mirar requiere un aprendizaje y un entrenamiento, aunque en nuestro tiempo esos modos de lectura nos parezcan lo más natural del mundo. Sin ir más lejos: los niños están innatamente capacitados con la habilidad de contar entidades discretas (tres galletitas, seis pelotas), pero no pueden calcular el peso, la dureza y otras cualidades similares porque tales propiedades no vienen a nuestra mente como cantidades de una entidad discreta. Son condiciones, no colecciones. E incluso más complicado: son condiciones variables y cambiantes, las que no podemos contar tal cual son, tenemos

[45] Alfred Crosby, *The Measure of Reality: Quantification and Western Society, 1250-1600*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 11.

[46] Para una discusión sobre los regímenes escópicos, véase José Luis Brea, "Cambio de régimen escópico: del *inconsciente óptico* a la *e-image*", *Estudios visuales: Ensayo, teoría y crítica de la cultura visual y el arte contemporáneo*, CENOEAC, Murcia, n. 4, 2006, p. 146-163.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que verlas con el ojo de la mente, cuantificarlas y contar los datos.[47] En términos generales,

> la conexión entre el hombre civilizado de nuestros días y las medidas es producto de un pensamiento abstracto y cuantitativo altamente desarrollado. De todas las características presentes en cada objeto en sus diversas composiciones y estados, extraemos una sola. Y como resultado, objetos cualitativamente diferentes (el paso humano, el paño para el vestido, el camino a la ciudad, la altura del árbol) poseen un solo denominador común: la longitud. La perfecta divisibilidad y acumulatividad del sistema métrico posibilita la comparación de ese denominador, tanto en las magnitudes muy grandes (la longitud del meridiano) como en las muy pequeñas (el espesor de una hoja de papel).[48]

Se ha remarcado que la unificación de los sistemas de pesos y medidas facilitó los intercambios entre los hombres, en particular los intercambios mercantiles. Mientras que las nociones metrológicas de carácter antropométrico y antropocéntrico que hacían referencia a partes del cuerpo humano (pies, paso, etc.)[49] regulaban ruidosamente los intercambios de maneras variables en diferentes sociedades, la unificación de las medidas y el establecimiento de sistemas de medición homogéneos impuso el silencio de la noción de una medida verdadera y objetiva: "El metro —'deshumanizando' las medidas, independizándolas del hombre, haciéndolas objetivas, moralmente neutrales— convierte la herramienta para hacer daño a los hombres en un medio que facilita la comprensión y la colaboración entre los hombres".[50]

Ese descentramiento del cuerpo para medir con sistemas abstractos ha tenido ciertos efectos en la normalización de la mirada, y ello es particularmente significativo en el contexto de los desarrollos científicos que procuraban hacer de la vista y de la observación directa un método de trabajo y de validación del conocimiento.

[47] Crosby, *The Measure*…, p. 13.
[48] Witold Kula, *Las medidas y los hombres*, Buenos Aires, Siglo XXI, 1980, p. 115.
[49] *Ibidem*, p. 9.
[50] *Ibidem*, p. 161.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Se ha aprendido a ver a través de los números. Aunque esta generalización de "ver a través de los números" ha sido regularmente contestada (en particular, en el campo de las artes, como ha ocurrido en los debates que se dieron en el seno de l'Académie Royale de peinture en el siglo XVII o como se lee en los textos de Goethe), se ha revelado particularmente eficaz en el campo de la cartografía.

Las curvas de nivel que se usaron para medir las profundidades también formaban parte de un lenguaje nuevo, que no era evidente. Formaba parte de la tendencia a la geometrización del espacio y ejemplificaba contudentemente la idea de que

> la capacidad de las imágenes de alterar la espacialidad de los cuerpos reales a fin de representarlos, sin por ello reducir las posibilidades de conocimiento que éstos nos ofrecen, sino incluso acrecentándolas las más de las veces, se debe a un proceso perceptivo-cognitivo gracias al cual la cultura de Occidente ha operado una geometrización global del espacio natural.[51]

Esta geometrización creaba un lenguaje nuevo para visualizar una geografía sobre la que, en ese momento, no era posible acceder a través de otros sentidos.

Las cotas batimétricas le dieron visibilidad a ese horizonte plato e indistinguible, permitieron amojonar el blanco infinito y le dieron medidas a lo inconmensurable. Al medir y geometrizar un espacio inamojonable, como el océano, ese espacio se tornaba visible. Esa imagen creó un territorio medido adaptable a los protocolos de las "verdades científicas" y así fue posible echar luz sobre sus tinieblas.

La eficacia visualizadora de las curvas de Philippe Buache de este sistema era un intento de restituir la experiencia sensorial. Lo hacía, es cierto, de un modo particular: transformando cifras en paisaje (y, al mismo tiempo, el paisaje en cifras).

En el contexto de la tendencia hacia la homogeneización de los sistemas de medidas que se consolidó en la Ilustración, "parecería que el sistema métrico permitiría expresar todas las proporciones,

[51] Maurizio Vitta, *El sistema de las imágenes: estética de las representaciones cotidianas*, Buenos Aires, Paidós, 2003, p. 60.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

inclusive entre magnitudes inconmensurables".[52] Y, lo más significativo, llevaron el fondo a la superficie, hicieron emerger los misterios del fondo y, además de proporcionar información útil para la navegación, ofrecieron la ilusión de acceder, por primera vez, a los fondos tenebrosos de los grandes cuerpos de agua de la superficie terrestre, que tan bien habían encarnado la experiencia del miedo durante los últimos siglos en los que se había intensificado la navegación de ultramar.

Hélène Blais sostiene que, en el caso del Pacífico durante el siglo XIX, la representación precisa del océano consistió, justamente, en dejar espacios en blanco que habían sabido estar ocupados por enormes continentes australes o por islas inexistentes.[53] Si bien aparecieron marcas batimétricas en algunos océanos blanqueados, también esas cotas solían aparecer en cartas náuticas que mantuvieron la base celeste del océano. Es decir, el blanco en los mapas oceanográficos modernos tuvo, ante todo, un cambio de registro, fue el síntoma de un lenguaje diferente. Para la ciencia, el blanco en los mapas de los océanos fue una conquista del saber científico sobre lo desconocido y sobre lo poético. Es una topografía indecible y no amojonable o, mejor dicho, una topografía cubierta de agua, llena y tapada que, por tanto, resulta no visible.

Provocativamente, Crosby se pregunta por qué medimos el color, el peso, la temperatura, etc., y en cambio no la certitud, la gracia, la virtud. Critica que aceptemos como *a priori* autoexplicativo el hecho de que la física, en tanto ciencia de la realidad palpable, debe ser intensamente matemática y matematizada. El pesaje, el conteo y el relevamiento son actividades textuales (*wordly*), aunque las matemáticas probaron tener cualidades trascendentales que intoxicaron esos intentos de alcanzar la verdad a partir de la experiencia de lo mundano. Retomando el planteo de Crosby, ¿cómo puede interpretarse el esfuerzo por medir las profundidades insondables? ¿En qué sentido y por qué las profundidades oceánicas eran (o debían) ser medibles?

[52] Kula, *Las medidas*…, p. 35.

[53] Hélène Blais, "Du croquis à la carte: les îles des voyageurs dans le Pacifique au XIXe siécle et le blanc des mer du sud", en *Combler les blancs*…, p. 145.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En cierto sentido, el hecho de que las medidas de lo no visible sean cifras matemáticas parece garantizar el acceso a la verdad, como si sirvieran para develar la verdadera esencia de las cosas. Sobre todo a partir de fines del siglo XIX, el papel correctivo y compensatorio que cumplían los instrumentos de observación y medición respecto de lo perceptible a través de los sentidos desnudos gracias a sus modos de operación mecánica parecían "al servicio de la conquista de la verdad".[54]

Este tipo de operatorias posibilita un modo de control que nutre y se nutre del control que ejerce el pensamiento matemático y la mirada geometrizante para descubrir las lógicas internas e invisibles.[55] Por medio de nuevas tecnologías de observación, registro y reproducción, se buscaba "penetrar la materia para extraer de ella una relación invisible a la mirada que un instrumento es capaz de contar y hacer subir a las superficies del número".[56] En el caso de estos mapas de los fondos oceánicos, la positiva legitimidad que otorga la medición matemática de las profundidades se potencia con el efecto combinatorio que suma el poder visualizador del mapa de un paisaje inaccesible. Las cotas que le dan mensurabilidad a los fondos sugieren el acceso a un conocimiento verdadero (y no una mera hipótesis) sobre algo que no podía ser comprobado con los sentidos ni con ningún tipo de experimentación. A su vez, esto activa, aunque más no sea de manera latente e implícita, la idea de trascendentalidad y búsqueda de la verdad que perseguían las matemáticas puras cuando se escindieron de las matemáticas prácticas.[57]

[54] John Snyder, "Map Projections in the Renaissance", *The History of Cartography. Cartography in the European Renaissance*, en David Woodward (ed.), Chicago y Londres, The University Chicago Press, 2007, v. 3, parte 1, p. 365-380.

[55] La imagen que acompaña la anécdota del griego Tales que midió la altura de una pirámide calculándola en función de la longitud de dos sombras, la de la pirámide y la suya: "En aquel momento se desveló el secreto de la reproducción de todas las cosas: el triángulo ideal trazado por Tales contenía en sí mismo el principio de la proporción"; Maurizio Vitta, *El sistema de las imágenes*…, p. 60.

[56] Fermín Rodríguez, *Un desierto para la nación. La escritura del vacío*, Buenos Aires, Eterna Cadencia, 2010, p. 43.

[57] Crosby, *The Measure*…, p. 55-62.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mapear lo no visible: crear el paisaje imposible

En 1977, Marie Tharp (que llevaba varias décadas trabajando con el geólogo Bruce Heezen en Columbia University y se ocupaba de hacer mapas con los datos que él traía de sus expediciones oceánicas, que hizo a bordo de los buques Vema y el Atlantis) logró, por primera vez, cartografiar la topografía de los suelos oceánicos a partir de datos empíricos. Con la ayuda del pintor austríaco Heinrich Berann, realizó un diagrama fisiográfico en perspectiva que simula las formas de las estructuras geomorfológicas, de aspecto realista, que fue publicado en 1977.[58]

En 1979 la "Carte du fond des océans", rediseñada bajo la dirección científica de Xavier Le Pichon,[59] mostraba un paisaje que aunque ya había sido recurrentemente imaginado seguía siendo, debido a la naturaleza propia del objeto, un paisaje imposible: los fondos de las cuencas oceánicas. En ese mapa, los océanos, vaciados del agua (vaciados del elemento que los constituye como tales), aparecen desnudos y se dejan mapear, con sus relieves y sus rugosidades.

Así como aquellas que explicaban los volcanes (cuyas fuerzas naturales resultaban imperceptibles al ojo humano), estas teorías se vieron permeadas por las que se comprobaban en otros dominios del saber, tales como la física. La imaginación sobre el fondo oceánico

[58] Por ese trabajo, Marie Tharp recibió la medalla Hubbard otorgada por la National Geographical Society en 1978. Sin embargo, la combinación fortuita de una serie de hechos hizo que la autoría del mapa quedara desbidujada; por un lado, probablemente debido a que murió su compañero —Heezen murió justo el mismo año en que se publicó el mapa— y a que las mujeres tenían una participación relativamente marginal en ese campo, el nombre de Tharp no consiguió pervivir asociado al mapa. Y, por el otro, un par de años más tarde, ese mapa de los fondos oceánicos se hizo famoso por el uso que hizo de él el equipo del geofísico francés Xavier Le Pichon (con quien Marie Tharp y Bruce Hezzen habrían coincidido en Columbia University en los años de la década de 1960) para demostrar su modelo teórico de las placas tectónicas. Finalmente, la divulgación del mapa se realizó bajo el título francés "Carte du fond des océans", cuando la firma francesa Hachette publicó, reprodujo y comercializó el mapa como póster sin incluir el nombre de Marie Tharp.

[59] El geofísico francés Xavier Le Pichon (1937-) propuso un modelo teórico de las placas tectónicas en 1968. Una década más tarde, su teoría fue retratada por Bruce Heezen, Marie Tharp y Tanguy de Rémur en una pintura que luego fue impresa y reproducida por la firma Hachette en 2000.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

también se vio afectada por las teorías y las hipótesis que se discutían en las comunidades de geólogos, paleontólogos y oceanógrafos.

En 1915 el geofísico alemán Alfred Wegener tuvo en cuenta las formas de los continentes (en particular, la complementariedad de la costa oeste de África y la costa este de Sudamérica) así como los parentescos fósiles y la similitud de formaciones geológicas para inferir que todas las masas terrestres habían formado parte de un mega continente llamado Pangea y que luego se habrían ido separando debido al deslizamiento también llamado "la deriva continental". En los años 1960, un equipo de especialistas encabezados por el geofísico Xavier Le Pichon contestó en parte la teoría wegeneriana con la formulación de la teoría de las placas tectónicas.

Conocido como modelo de la "deriva continental" no resultó sólidamente convincente hasta que se desarrolló la teoría de la tectónica de placas que explicaba ese desplazamiento de las piezas de corteza terrestre sobre un manto que generaba corrientes convectivas. Un poco más tarde, el geólogo y oficial de la Marina de Estados Unidos, Harry Hammond Hess (1906-1969), ofreció los fundamentos para la postulación de Wegener, formulando teorías sobre la expansión del fondo oceánico como consecuencia de las fuerzas de convección del manto terrestre (figura 3).

La teoría de las placas tectónicas sostiene que la litósfera está formada por trozos o placas litosféricas que se mueven sobre la astenosfera o parte fluida del manto. El movimiento de las placas es causado por la expansión de los fondos oceánicos; a lo largo de las largas "fisuras" que hay en la corteza oceánica, el magma líquido emerge y se consolida formando crestas o dorsales oceánicas, "empujando" ambas placas oceánicas en direcciones opuestas, lo que genera la formación de nueva corteza y la expansión de los fondos oceánicos. Al contrario, en los bordes de las placas que son "empujadas" se producen distintos tipos de fricciones que generan una variedad de actividades telúricas tales como sismos, terremotos y vulcanismo.

La estética cuasi fotográfica del mapa de las placas tectónicas de Tharp-Le Pichon es muy particular. ¿Con qué lenguajes visuales dialoga? ¿Cómo los utiliza para pensar su referente/objeto? ¿Qué efectos tiene esta apariencia fotográfica en el caso de un paisaje imposible?

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los registros que gozaban de un gran prestigio a causa de la semejanza que ofrecían entre la experiencia sensible de lo visto y lo representado, como la pintura, no resultaban ni tan creíbles ni tan eficientes para el caso de lo no visible: "La interpretación creativa de pintores en la transcripción de aspectos visuales, particularmente cuando el fenómeno físico es desconocido, imposibilita la vista de una pintura como reproducción fiel de la realidad visual".[60] Eso no se debía solamente al hecho de que esas pinturas no estaban basadas en la observación directa sino en la dimensión *desconocida* del hecho a retratar. Y si ese objeto desconocido era, además, inaccesible, esta sospecha que pesaba sobre la representación pictórica se hace extensiva a la representación fotográfica, ya que si el objeto no se puede ver, tampoco se lo puede fotografiar.

En cambio, el aspecto fotográfico del mapa Tharp-Le Pichon desafía esas presunciones y transforma al mapa en un dispositivo legítimo para alojar una amplia variedad de especulaciones teóricas sin que éstas perdieran el aura de elucubración estrictamente científica, sin caer en el descrédito de la especulación ficticia. Mientras que mapas que seguían todos los protocolos científicos, como el de Buache, habían resultado erróneos debido a las desacertadas concepciones teóricas que le daban sustento, Le Pichon apostaba a ilustrar los resultados más recientes de las investigaciones sobre los fondos marinos de manera convincente y persuasiva.

El mapa de Tharp-Le Pichon renuncia a las mediciones y se postula como una foto, satisface la necesidad de disponer de un paisaje visualizable, cuya estética resulta compatible y comparable con otras topografías conocidas: muestra un paisaje muy similar al que el público podría reconocer, porque es muy parecido al de los sistemas orográficos. Además, apela a la familiaridad de los códigos de lectura que un lector medio puede aplicar a otro tipo de registros, tales como la fotografía, a partir del reconocimiento de formas visibles en una experiencia sensible de observación a través

[60] Camerota Filippo, "Looking for an Artificial Eye: On the Borderline between Painting and Topography", en Brill, *Early Science and Medicine*, v. 10, n. 2; *Optics, Instruments and Painting, 1420-1720: Reflections on the Hockney-Falco Thesis*, Sven Dupr (ed.), Leiden, Brill, 2005, p. 285.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de la vista (o de la observación de una imagen satelital o de una fotografía aérea).

Al mismo tiempo, reactiva implícitamente el principio de verdad que entraña la mecanicidad de la toma fotográfica. Y hay algo de la cuestión fotográfica que atañe especialmente a nuestra reflexión sobre el fondo oceánico pensado como una geografía inaccesible: la foto sanciona la inaccesibilidad de lo fotografiado,[61] ya que "la fotografía existe articulada en un conjunto de referentes supuestos pero inaccesibles, y su efecto de entre la autentificación de lo que se da a ver y la imposibilidad de ver la cosa sin referencia a el 'antes y después de' imaginaria que constituiría el segundo movimiento de la mirada".[62] Esa tensión entre la necesidad de una accesibilidad originaria que da lugar a la fotografía y la inaccesibilidad empírica que asegura la foto, dada la distancia que imponen ella misma y su referente, resuelve un paisaje imposible, el de los fondos oceánicos, naturalizando (a través de la aparente visualización) un acto imposible como lo es el vaciamiento de la cuencas oceánicas.

El vacío que se crea con el vaciamiento del agua es, sin duda, un vacío físico en tanto significa una ausencia (aunque, en rigor, es sólo hipotética) de materia. Por eso, en el mapa de Tharp-Le Pichon el vacío de materia abre un espacio en el que el vacío es "una luz plena sin sombra".[63] También, es el espacio nuevo que se ilumina; en este caso, el vacío, ese "espacio que no se descubre a partir de la ausencia en sí, sino más bien a partir del retiro de una ausencia".[64] Lo que se ausenta aquí es ese blanco que llenaba el mapa y que hablaba del agua que llena las cuencas oceánicas.

Si el acto de mapeo es un acto de visualización, un acto que hace visible lo no visible (y no sólo lo que no se ha visto), podemos sugerir que en el caso de los mapas de los fondos oceánicos, el mar sin agua no invoca el vacío. O sugiere que hay vacíos que llenan.

[61] *Picturing place. Photography and the Geographical Imagination*, Joan Schwartz y James Ryan (eds.), Londres y Nueva York, I.B. Tauris, 2003.

[62] Jean-Paul Curnier, *Montrer l'invisible. Écrits sur l'image*, Francia, Actes Sud/Éditions Jacqueline Chambon/Rayon Philo, 2009, p. 284.

[63] Pierre Fédida, *L'absence*, París, Gallimard, 1978 (Folio Essais, 458), p. 286.

[64] *Ibidem*, p. 284.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

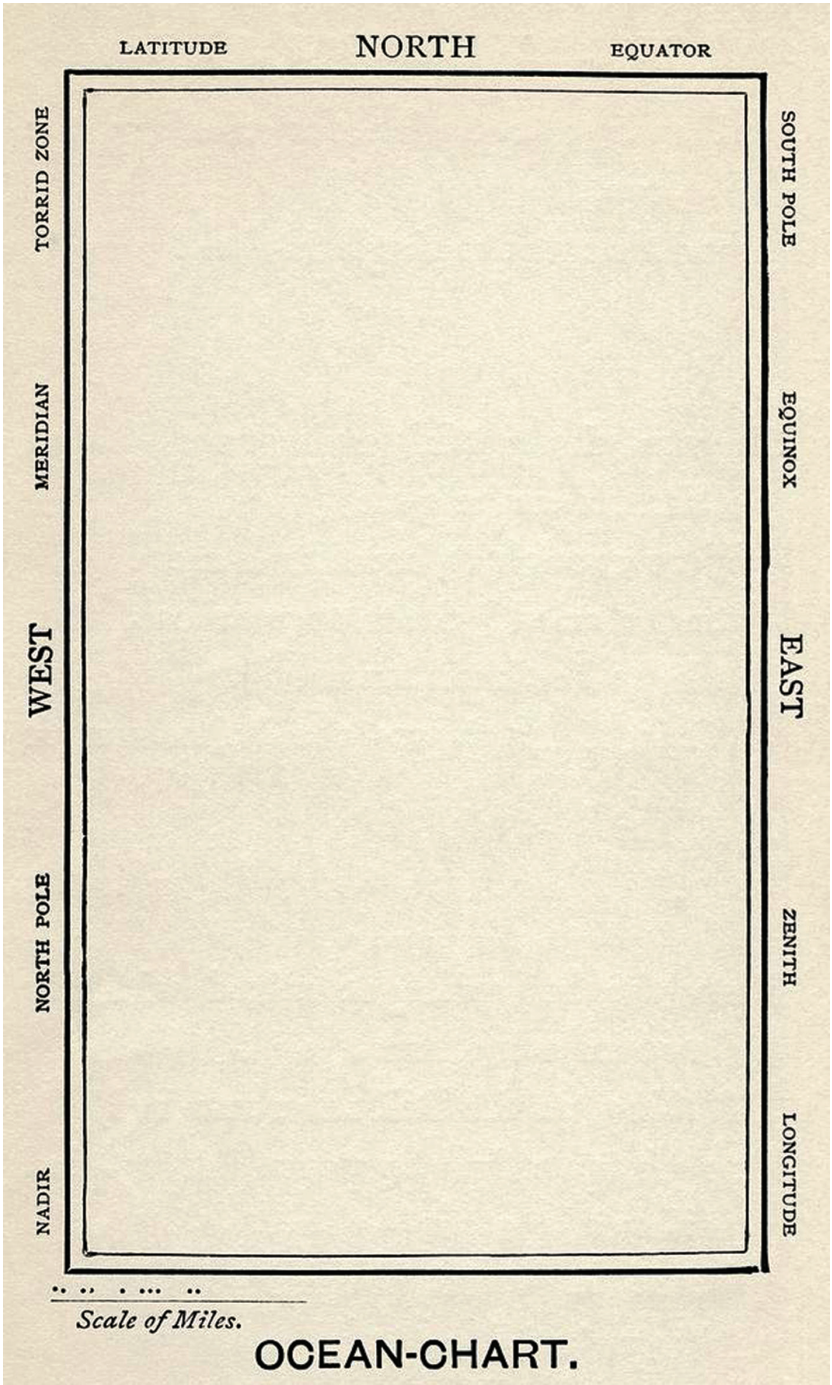
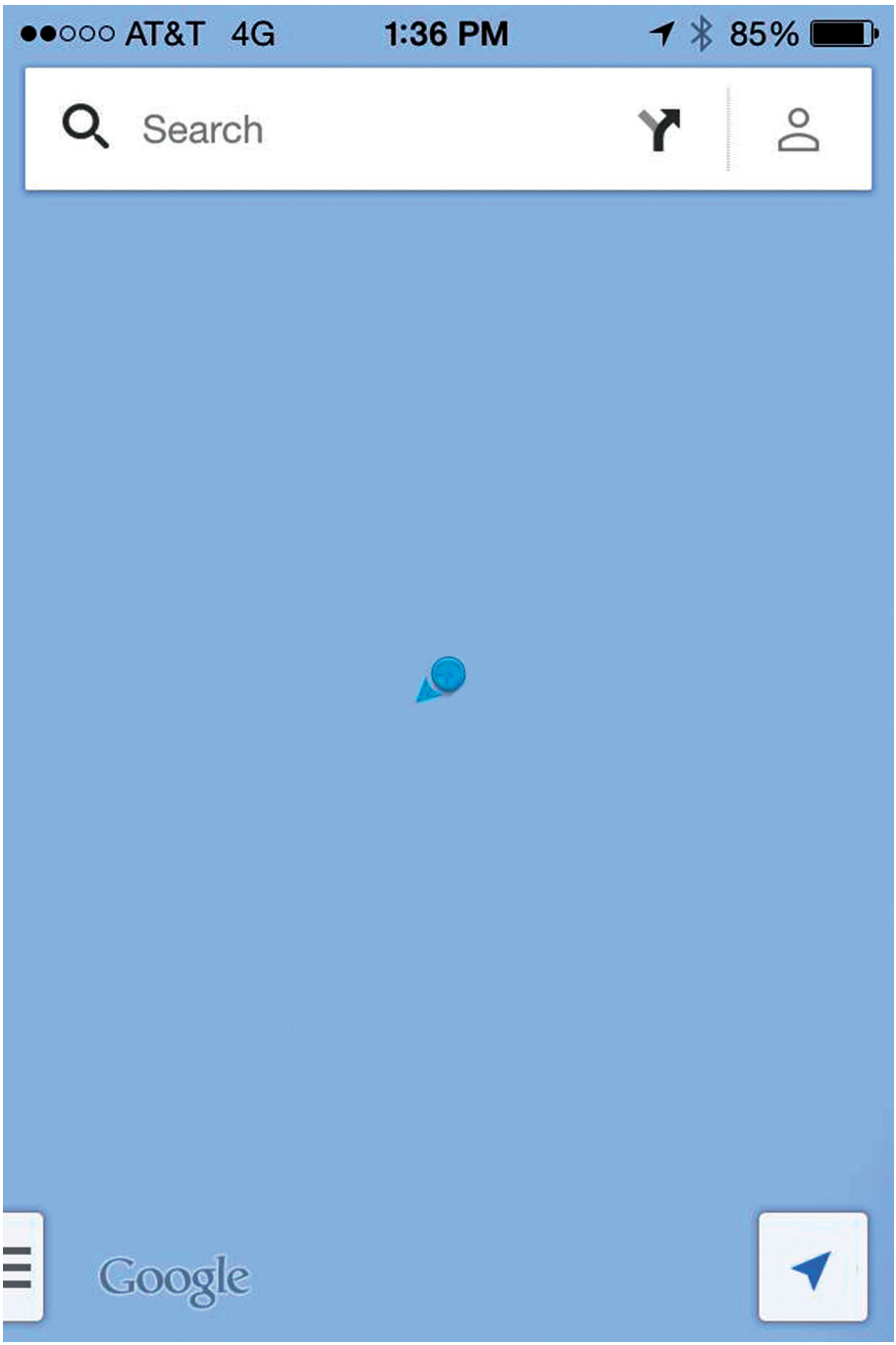


Figura 1. "Ocean chart", en *The Hunting of the Snark (An Agony in 8 Fits)* de Lewis Carroll (1874)
Fuente: https://www.wikiwand.com/en/The_Hunting_of_the_Snark

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html



Figua 2. La flecha indica la posición con precisión sobre un fondo cartográfico que, no obstante, resulta impreciso.
Fuente: GoogleMaps (captura de pantalla). Gentileza Matthew Edney, 2016

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

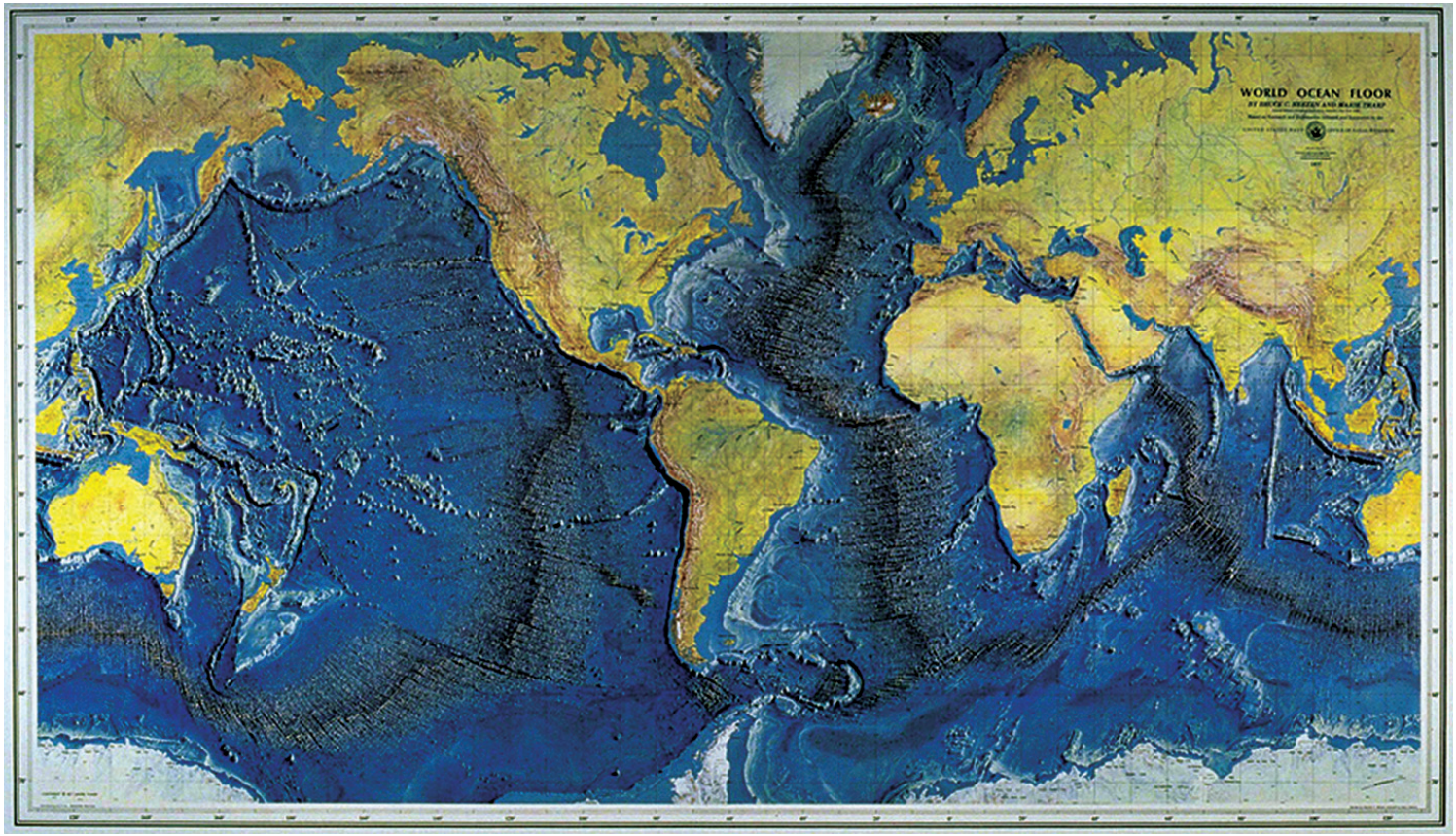


Figura 3. *Carte des Fonds des Océans*, diseñada originalmente por Marie Tharp en 1977 y rediseñada por Xavier Le Pichon y su equipo en 1979.
Fuente: http://eric.christ.free.fr/polaris/telechargements.htm

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Entonces podemos utilizar el caso de los mapas de los océanos para pensar, por un lado, en la fuerte componente analítica y capacidad heurística que moviliza la inscripción cartográfica de lo desconocido, tanto en la capacidad de formular hipótesis sobre lo no visto (de un modo más radical que lo que ocurre con lo no explorado) como en la capacidad de generar una imagen de un paisaje verosímil pero a sabiendas de su imposibilidad esencial.

¿En qué sentido el mapa de Tharp-Le Pichon es un océano vacío-lleno? Comúnmente se entiende que el vacío es la ausencia de materia en cierto lugar, aunque en términos más estrictamente físicos puede hablarse de vacío cuando la densidad de partículas es muy baja (como en el espacio interestelar) o cuando la presión del aire es menor que la de la atmósfera (como en el llamado "envasado al vacío"). En ciertos contextos disciplinares, como la física, el concepto de espacio ultra alto vacío tiene un sentido específico relacionado con la escasez de energía y cuyo surgimiento estaría relacionado precisamente porque los patrones de ondas superpuestas y entrelazadas entre sí, que componen esa escasa energía, no consiguen liberarse de ese solapamiento debido al empuje de unidades adyacentes (¿como si se repelieran?). Hay algo de ese vacío que se resiste a ser mezclado o a ser diluido en el entorno que lo rodea, en el "entorno de lo conocido".

En el mapa de los fondos oceánicos de Tharp-Le Pichon, las cuencas vaciadas de agua no aluden al vacío, porque sólo el vacío o la ausencia de la materia líquida permite que emerjan las formas que llenan el mapa y nos muestran un paisaje. Parece obvio que el desnudo procede de una puesta al descubierto y que, al retirar el agua, se pone al descubierto lo no visible.

Pero, mientras que "la *desnudez* dice el estado de carencia, la privación, la indigencia […], en cambio, en el *desnudo* la desnudez queda olvidada, su sentimiento se invierte convirtiéndose en plenitud, el desnudo lleva la presencia del súmmum, se da a contemplar".[65]

Por eso es posible pensar más allá de la desnudez del océano y más allá del vacío que supone la falta de agua, y reflexionar, más

[65] François Jullien, *De la esencia o del desnudo*, Madrid, Alpha Decay, 2004 (ed. orig. 1999), p. 15.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

bien, sobre el desnudo que implica ese vaciamiento de agua: la desnudez del océano nos permite mirar y lograr ver un paisaje.

Dice François Julien que apenas uno pasa del término "desnudez" al de "desnudo" también pasa de la "vida" al "arte": "La desnudez se experimenta en movimiento (lo movido de la vida); el desnudo, por su parte, procede de una parada, de una fijeza […]. Sobre todo, al pasar de la desnudez al desnudo, se abandona el punto de vista del sujeto y de su consciencia (aquel en que uno se ve) para colocar el desnudo a distancia, como objeto (el que capta tan cómodamente el 'objetivo' [de una cámara fotográfica]".[66] Mientras que la desnudez del océano parece sólo remitir a la carencia de agua (e incluso a la carencia de saberes, es decir, a la ignorancia), el océano desnudo es una imagen y un imaginario sobre un espacio imposible de visualizar.

A pesar de los lenguajes visuales diferentes que distinguen, por un lado, al mapa de Tharp-Le Pichon, y por otro, a todos los mapas que trazaron líneas con cotas de igual profundidad, los dos tipos de mapas simulan ignorar el agua para concentrarse en abstraer las formas de los suelos oceánicos.

Conclusiones. Trasvasamientos entre la imaginación geográfica, científica y artística sobre los fondos oceánicos

El mapa de Le Pichon es un producto abiertamente simulado que no enmascara su condición ficcional ni su contradicción evidente con cualquier experiencia sensible de observación visual directa (aunque recurre al lenguaje de la fotografía aérea, parasitando gran parte de las formas de reconocimiento y verosimilitud que tienen los registros fotográficos de todo tipo, para transmitir una idea sensible de un "paisaje científico" que, a su vez, cumple la función de ilustrar una teoría).

Si bien la cuantificación se inscribe en los campos de la metrología y la contabilidad, en el Occidente moderno, las matemáticas y las medidas tendieron muchos puentes entre sí, en particular en lo que concierne a la comprensión de lo real perceptible a través de

[66] *Ibidem*, p. 15.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

los sentidos.[67] En la actualidad, las ciencias de la medición todavía hoy en día se ven beneficiadas del aura de verdad que rodea al pensamiento matemático (que parte de axiomas y, a través de razonamientos lógicos, busca establecer las propiedades y las relaciones entre entidades abstractas usando números, figuras geométricas y otros lenguajes simbólicos para definir patrones, nuevas conjeturas y, finalmente, alcanzar la verdad matemática).

En el caso de los mapas sobre los océanos, la dialéctica entre el fondo y la superficie tiene más puntos de encuentro que de desencuentro. Uno de los más notables es que, por diferentes motivos, tanto el fondo como la superficie son difícilmente visualizables. En el primer caso, la dificultad reside en algo aparentemente obvio: el fondo del océano está cubierto de agua que, en las zonas más profundas, alcanza incluso un espesor de varios miles de metros. En el segundo caso, la superficie homogénea y al mismo tiempo dinámica de una vasta superficie de agua hace que nuestra vista no pueda asignar forma alguna para crear sentidos de ese paisaje sublime que ofrece la inmensidad del océano cuando se lo contempla.

A pesar (o justamente debido a) su inaccesibilidad, el fondo oceánico parece encarnar algo de la propia esencia del mar mismo. Los intentos de representación del océano fueron, de diferentes maneras, intentos de captar su esencia. La búsqueda del fondo es, también, la búsqueda de la esencia. La imaginación geográfica ha sido una de las prácticas intelectuales y emocionales con las que hombres y mujeres de todos los tiempos han venido tratando de mapear ese paisaje invisible e imposible de los fondos oceánicos para sondear esos misterios que todavía tanto encandilan.

[67] Crosby, *The Measure*…, p. 17.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

SISTEMA-MUNDO-OCEÁNICO DEL ATLÁNTICO A TRAVÉS DE UN MEMORIAL DE VIAJE NEERLANDÉS 1616-1617

Rodrigo Alejandro de la O Torres
Universidad Autónoma de Aguascalientes

Introducción

A mediados de septiembre de 1616, una nave neerlandesa inició un viaje trasatlántico con dirección al Caribe. La condición impuesta por el espacio marítimo para arribar al nuevo mundo era atravesar las aguas oceánicas del Atlántico. La obviedad de la anterior oración puede opacar el hecho de que los océanos estuvieron conformados por una diversidad de espacios marítimos, los cuales formaron parte de múltiples fenómenos medioambientales y sociales, económicos y políticos. Lo anterior es la principal idea de este texto. En efecto, el derrotero de la embarcación neerlandesa representa una vía de acceso para arrojar luz sobre una forma de organización espacial marítima de lo que hemos llamado sistema-mundo-oceánico del Atlántico de los siglos XVI y XVII.

El objetivo principal de este ensayo es analizar el espacio marítimo desde un recorrido llevado a cabo por navegantes neerlandeses a principios del siglo XVII. Afirmamos que esta navegación fue un botón de muestra del carácter heterogéneo de los espacios marítimos. En función del desplazamiento y las descripciones realizadas a lo largo de la travesía, es factible destacar el empleo de elementos del repertorio espacial marítimo a partir de los que se configuró una organización espacial del océano Atlántico. Lo anterior nos lleva a plantear que los espacios marítimos no fueron uniformes, sino que revelaron especificaciones que permiten identificar diversos espacios marítimos. Éstos formarían parte de un sistema-mundo-oceánico, en función de prácticas marítimas múltiples, actividades económicas,

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

intereses políticos y ámbitos culturales. Todo ello da cabida a la relación entre escalas de observación generales y miradas a nivel del mar que permiten dar cuenta de los particulares y detalles del ámbito marítimo.

Este planteamiento apunta hacia un análisis sociomarítimo del Atlántico. Pero es conveniente puntualizar los límites de este ensayo. Por una parte, realizar un trabajo contextualmente detallado de cada una de las organizaciones marítimas identificadas en aquel océano, durante el final del siglo XVI y comienzo de la centuria siguiente, rebasaría los límites de estas páginas; lo cual no quiere decir que dejemos de hacer breve mención de ellos, pues consideramos relevante estudiar la totalidad del viaje transoceánico neerlandés para poner en juego nuestra propuesta de interpretación. Por otra parte, al considerar los diferentes espacios marítimos es posible establecer comparaciones entre ellos, esto con el fin de observar las diversas formas de vivir el conjunto relacionado de espacios marítimos llamado océano Atlántico; en otras palabras, aproximarnos a la comprensión de un sistema-mundo-oceánico.

Este trabajo está dividido en tres partes. La primera consiste en ofrecer reflexiones de base en torno al espacio y al espacio marítimo, es decir, nuestra perspectiva teórica general. El segundo apartado está dedicado a definir qué entendemos por sistema-mundo-oceánico. Y la tercera sección corresponde al estudio del diario de viaje, con el aparato conceptual esgrimido previamente.

Espacio y espacio marítimo

Nuestro punto de partida es subrayar que el espacio es una categoría fundamental para el análisis de las realidades sociales: uno y otras son indisociables. El espacio se encuentra en lo cotidiano, en lo habitual, pero también en lo extraordinario.[1] Asimismo, el individuo, el grupo o colectivo social como la propia sociedad, se sitúan en

[1] Pilar Gonzalbo Aizpuru, "Introducción", en *Espacios en la historia. Invención y transformación de los espacios sociales*, Pilar Gonzalbo Aizpuru (ed.), México, El Colegio de México, 2014, p. 9.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

entornos espaciales.[2] Y esto forma parte de una perspectiva, el llamado giro espacial: los procesos históricos no sólo deben leerse dentro del plano temporal sino también desde el rubro espacial.[3] Lindón, al respecto, sostiene que "es cada vez más aceptado que la invisibilización [*sic*] de la dimensión espacial de lo social implica mutilar lo social que se pretende comprender".[4] Es por ello que colocar en el epicentro del análisis las relaciones entre el espacio y la sociedad o el universo espacial de la sociedad, permite abrir la puerta a estudios que dan cuenta de la complejidad de lo social.

Precisamente es el espacio, como categoría básica de lo social, una ventana abierta a los densos entramados de las sociedades, es decir, lo complejo. Con esto nos referimos a las múltiples y diversas conexiones e interacciones entre individuos, colectivos y sociedades manifestados en fenómenos y procesos históricos.[5] Esto es, que la complejidad no sólo hace consciente tal situación, sino que invita a estudiar y entender lo real "a través de la existencia de múltiples organizaciones entrelazadas, y donde cada organización es concebida como un sistema vivo o dinámico".[6] Las consideraciones anteriores bien pueden ser aplicables al espacio. En palabras de Lussault: se trata de "un ensamblaje de variadas realidades que permite observar y comprender la importancia que adquiere el espacio en la organización y el funcionamiento de las sociedades".[7] Así, es posible subrayar el carácter multifacético y complejo que envuelve la noción de espacio, pues al ser una esfera primordial en la actividad humana admite diversidad de formas y expresiones de

[2] Rogério Haesbaert, *El mito de la desterritorialización. Del "fin de los territorios" a la multiterritorialidad*, México, Siglo XXI, 2013, p. 19.

[3] Véase Karl Schögel, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y geopolítica*, Madrid, Ediciones Siruela, 2007, p. 13

[4] Alicia Lindón, "La concurrencia de lo espacial y lo social", en *Tratado de metodología de las ciencias sociales*, Enrique de la Garza y Gustavo Leyva (eds.), México, Universidad Autónoma Metropolitana/Fondo de Cultura Económica, 2012, p. 585.

[5] Véase Fred Spier, *El lugar del hombre en el cosmos. La gran historia y el futuro de la humanidad*, Barcelona, Crítica, 2011, p. 67-68.

[6] Enrique Luengo González, *El conocimiento de lo social. I. Principios para pensar su complejidad*, Guadalajara, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, 2014, p. 25 y 40.

[7] Michel Lussault, *El hombre espacial. La construcción social del espacio humano*, Buenos Aires, Amorrortu Editores, 2015, p. 19.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

la relación espacio-sociedad y sociedad-espacio. Las consideraciones recién expuestas en torno al espacio representan los ejes que moldean la visión con la cual concebimos a los espacios marítimos. Esto es afirman que forman parte integral de los procesos sociales y que, por tanto, dan cabida a la complejidad.

No obstante, según Anderson y Peters, uno de los puntos de vista más comunes es considerar al mar solamente como escenario de procesos sociales, o sea, en el sentido de ser útiles como "rellenos espaciales" sin la posibilidad de formar parte integral de los análisis que dan cuenta de esos procesos.[8] O lo que es lo mismo, el mar y los océanos están supeditados a lo que acontece en tierra firme, éste considerado como espacio privilegiado de la actividad humana; el ámbito marítimo es visto de forma opaca, desvinculado o desarticulado de actividades y acciones de los hombres. Factible es hallar, como derivación de lo anterior, una imagen donde los océanos son percibidos como "vacíos", desprovistos de procesos y vida social. Al respecto, Mack señala que "los mares son retratados ya sea como el telón de fondo del escenario en el cual, la acción real se ve que toma lugar —esto es, la tierra— o, retratados simplemente como el medio de conexión entre actividades que suceden en costas y sus interiores".[9] En el mismo tenor, Steinberg señala, citando a Lewis y Wigen, que "el mundo típicamente ha sido caracterizado como un universo de continentes donde los océanos, que existen entre esas masas fundamentales de tierra, sirven simplemente para dividir los espacios terrestres".[10]

Las citas anteriores son un llamado a convertir a los mares y océanos en objeto de estudio de las ciencias sociales. En efecto, al emplear la frase espacio marítimo hacemos referencia a ámbitos líquidos que son parte de procesos y fenómenos sociales; espacios socialmente conformados a la vez que espacios partícipes en el desa-

[8] Jonathan Mark Anderson, Kimberley Peters, "A Perfect and Absolute Blank: Human Geographies of Water Worlds", en *Water Worlds: Human Geographies of the Ocean*, Jonathan Mark Anderson y Kimberley Peters (eds.), Fordham, Ashgate, 2014, p. 3-4. La traducción es mía. En adelante las traducciones son obra de quien estas palabras escribe, a menos que se indique lo contrario.

[9] John Mack, *The Sea: A Cultural History*, Londres, Reaktion Books, 2011, p. 19.

[10] Philip Steinberg, "Mediterranean Metaphors: Travel, Translation and Oceanic Imaginaries in the New Mediterraneans of the Arctic Ocean, the Gulf of Mexico and the Caribbean", en *Water Worlds*…, p. 24.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

rrollo de las dinámicas sociales. Concebimos a los océanos como espacios complejos en cuanto a la interacción de diversidad de elementos que participan en las dinámicas marítimas: componentes tanto del medio ambiente marino y costero como de aspectos culturales, sociales, políticos y económicos.[11] En este orden de ideas, Castela enlista una serie de aspectos, que podemos llamar sociomarítimos, que establecen un horizonte rico y complejo al respecto:

> El espacio líquido poblado por cuerpos humanos —espacios en sí mismos— directa y fugazmente; un territorio cruzado por espacios móviles; espacios insulares, encerrados y aislados como espacios móviles amarrados donde el mar, como territorio, es una presencia permanente […]; espacios portuarios u otros espacios adyacentes al mar, interfaces entre la tierra y el mar como un territorio […]; el mar como un espacio virtual de la imaginación […]; el mar como un espacio de pesca abarcando formas de industrialización, discursos sobre cultura nacional o prácticas religiosas situadas […]; el mar como un espacio para la formación de conocimiento […]; el mar como un espacio de guerra.[12]

Frente a este panorama de posibilidades y relaciones conviene hacer eco respecto de la conjugación de áreas de conocimiento para

[11] Así, en este marco caben conjuntos de vínculos entre los hombres y los mares. Éstos han sido fuente de recursos de distinta índole a lo largo de la historia —alimentos y energías, por ejemplo—, participan de forma fundamental en la producción de los ciclos del agua —manifestados en lluvias, tormentas, huracanes, etc.—, en la generación de oxígeno y regulación de las temperaturas del planeta. Sobre esto, véase *El océano y sus recursos*, una colección de 13 tomos que presenta un panorama amplio e introductorio para conocer lo que los océanos ofrecen a los hombres. La edición de 1997 se encuentra disponible en la siguiente dirección: http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/html/biologia.html. Los hombres han hecho del océano una fuente de expresiones culturales, desde el miedo hasta motivo de inspiración artística. Sobre esto, véase, por ejemplo, Alain Corbin, *The Lure of the Sea. The Discovery of the Seaside in the Western World, 1730-1840*, Los Ángeles, California, University of California Press, 1994, p. 1-18. También han revestido al ámbito marítimo desde perspectivas políticas, además de que ha fungido como espacio de primer orden en dinámicas económicas. Sobre este aspecto presentaremos bibliografía más adelante, ya que será uno de los ejes sobre los que orbita nuestro ensayo.

[12] Tiago Castela, "Towards a Science of Sea Space", en *Heritages and Memories from the Sea: Conference Proceedings*, Filipe Themudo Barata y Joao Magalhaes Rocha (eds.), Évora, UNESCO/Universidad de Évora, 2015, p. 14-15.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

comprender el espacio marítimo en su dimensión social. Por ejemplo, Pinzón y Trejo sugieren que "con el fin de abordar el estudio del mar desde nuevas perspectivas es conveniente acudir, además de la historia, a disciplinas distintas y a sus respectivas aproximaciones al tema".[13]

Sistema-mundo-oceánico del Atlántico

Si empleamos metáforas marítimas, el apartado anterior sería el puerto de origen, el punto desde el cuál conformar el resto de nuestra perspectiva alrededor del espacio marítimo. Las siguientes páginas presentan un derrotero conceptual más específico al respecto, el cual resultará necesario para el análisis del diario de viaje neerlandés. El cuadro está compuesto por una breve revisión de perspectivas historiográficas respecto al Atlántico, la definición de sistema-mundo-oceánico del Atlántico, lo que implica el asunto de la organización espacial, las distancias y movilidad. Se trata de colocar en el centro del discurso teórico al espacio marítimo.

Entonces, nos situamos en aguas del Atlántico, un espacio marítimo complejo conformado socialmente y constituyente de los procesos históricos en los que estuvo involucrado. Una primera escala es indicar, de modo breve, los puntos de vista respecto al Atlántico. Identificamos al menos tres: un Atlántico eurocéntrico, en el cual encontramos el papel protagónico de las potencias europeas respecto al uso de aquellas aguas, en los siglos XVI y XVII, a través de la comunicación transoceánica y sus implicaciones políticas y económicas; un Atlántico relacionado a la historia de la esclavitud, un espacio marcado por las historias de diásporas y genocidios en el continente africano y americano; otro Atlántico compuesto por las diversidades culturales, por lo multicultural y multiétnico: un espacio de contactos diversos, rebeliones y del ir y venir de hombres y

[13] Guadalupe Pinzón y Flor Trejo, "Introducción", en *El mar: percepciones, lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*, Guadalupe Pinzón y Flor Trejo (coords.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015, p. 11.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mujeres de diferentes culturas que se encontraban e interactuaban en el ámbito marítimo del Atlántico.[14] Estas últimas dos visiones están vinculadas a través del interés por destacar a los actores subalternos en el ámbito marítimo del Atlántico.

Ahora bien, dentro de esas tres formas de mirar el Atlántico existe un punto en común: ese océano aparece, en general, como escenario de esas historias, no como parte integral de ellas; aspecto que recuerda las críticas, colocadas páginas atrás, sobre la posición tangencial del mar en los procesos sociales, en este caso los concernientes a los terrenos de Clío. No obstante, al considerar que los océanos y mares forman parte de la dimensión espacial es posible tomarlos como objetos de estudio enmarcados en contextos sociales a lo largo del tiempo y en diferentes geografías.

Para nuestro caso, tal postura permite interpretar al océano Atlántico como un sistema espacial, un conjunto de espacios marítimos, con sus dinámicas y lógicas específicas, distintas a otros océanos del globo.[15] Entonces, nuestra propuesta consiste en tomar al espacio marítimo del Atlántico como un sistema-mundo-oceánico, esto en el sentido que apunta Wallerstein. Se trata de hacer referencia "no a sistemas, economías o imperios de (todo) el mundo, sino sobre sistemas, economías e imperios *que son* un mundo".[16] Y es, precisamente, el aspecto espacial el que destacamos en esta perspectiva: un espacio marítimo complejo, conformado por diversidad de espacios marítimos articulados por dinámicas tanto del medio ambiente marítimo, flujos de corrientes y vientos como por procesos sociales, políticos, económicos y culturales.

Por lo tanto, al leer los océanos desde la perspectiva del espacio es posible incorporar una serie de conceptos que dan pie a puntos de vista alternativos al respecto. En esta ocasión traemos las siguientes consideraciones: organización espacial, distancia y movilidad. Estos términos forman parte de aspectos de primer orden para la

[14] David Lambert, Luciana Martins y Miles Ogborn, "Currents, Visions and Voyages: Historical Geographies of the Sea", *Journal of Historical Geography*, Elsevier, Reino Unido, v. 32, n. 3, julio de 2006, p. 480-481.

[15] Véase Mack, *The sea*…, p. 43-56.

[16] Immanuel Wallerstein, *Análisis de sistemas-mundo. Una introducción*, México, Siglo XXI, 2013, p. 32.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

comprensión y análisis de los sistemas-mundo-oceánicos. Por un lado, apuntalan lo que ya hemos indicado párrafos atrás: la diversidad de procesos históricos que suceden y están relacionados al entorno de los océanos, pero que asimismo son condicionados por éstos últimos. De ello es posible derivar, por otra parte, la complejidad con la cual podemos caracterizar a las realidades sociomarítimas inmiscuidas en el sistema-mundo-oceánico. Digamos que manifiestan las entrañas del sistema-mundo-oceánico.

Iniciemos con la organización espacial. Respecto a ello seguimos lo que Ortega Valcárcel sostiene que uno de los fundamentos del espacio es su sentido de organización, de ordenamiento.[17] Por un lado, la organización espacial corresponde con dar sentido al mundo; esto es, generar lógicas de funcionamiento, una estructura si se quiere; pero también conlleva vivirlo y experimentarlo, no sólo por medio del andamiaje estructural, sino asimismo por la agencia o prácticas de los actores sociales. Por tanto, nos encontramos con una construcción social del espacio. Siguiendo con Ortega Valcárcel: "esta elaboración social de la experiencia directa del proceso de transformación social de la Naturaleza es concebida como una acción ordenadora, tiene relación con una actividad productora de objetos, que es al mismo tiempo productora de extensión, de amplitud, de la cual surgen relaciones espaciales.".[18] Entonces, podemos considerar al océano Atlántico como espacio producido por las sociedades en cuanto a la generación de "objetos" —que es factible sustituir por la frase espacios internos del sistema-mundo-oceánico del Atlántico—. Éstos tendrían su lugar, su ubicación específica y articulaciones entre ellos; llevarían a cabo sus dinámicas locales y regionales, pero relacionadas, por diferentes vías, a escala oceánica.

En este contexto, la organización espacial marítima, permite lecturas variadas: la identificación de las características del medio marítimo y sus respectivos espacios de actuación —profundidades, corrientes, flujos de vientos, climas y fauna acuática, entre otros—; técnicas y tecnologías para la navegación, pesca y demás actividades realizadas sobre la mar —batallas navales entre otros—; los diversos

[17] José Ortega Valcárcel, *Los horizontes de la geografía. Teoría de la geografía*, Barcelona, Ariel, 2000, p. 341.

[18] *Idem.*

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

espacios costeros fungen asimismo como criterios para identificar espacios marítimos, al menos los adyacentes a ellos, en función de fuentes de extracción de recursos, espacios habitados, paisajes, etc.; la presencia y dimensiones de puertos, así como el establecimiento de nodos para la composición de rutas navales de diverso orden; intereses políticos y poder además de ámbitos culturales. Cada uno de estos aspectos es susceptible de convertirse en eje para la identificación y análisis de espacios marítimos. No obstante, proponemos que es la interacción e integración de estos aspectos lo que permite hablar de un sistema-mundo-oceánico, lo que a su vez da cabida a la complejidad como una forma de expresar, a modo de síntesis, las múltiples relaciones y dinámicas del mundo marítimo.

En efecto, cuando hacemos referencia a la organización espacial hablamos de una disposición de elementos distribuidos en el espacio desde criterios socialmente elaborados en conjunción o interacción con ámbitos medioambientales;[19] o, lo que es lo mismo, espacios y realidades sociales y marítimas que articulan el funcionamiento del sistema-mundo-oceánico en cuestión; espacios que, como ya dijimos, estuvieron separados, pero no desvinculados entre sí. Por ello, cuando colocamos como objeto de estudio al sistema-mundo-oceánico del Atlántico nos situamos "frente a una zona espaciotemporal que atraviesa múltiples unidades políticas y culturales, una que representa una zona integrada de actividad e instituciones que obedecen a ciertas reglas sistémicas".[20] Pero conviene no olvidar que el motor de estos espacios y relaciones es el ser humano, en cuanto a que sociabiliza los medioambientes,[21] y que los sistemas-mundos-oceánicos están, a su vez, relacionados con las historias de largo aliento y con las microhistorias; es decir, están integradas al (los) sistema-mundo.

Así, una panorámica aproximada de los espacios marítimos que articularon el sistema-mundo-oceánico del Atlántico sería la siguiente: mar del Norte, canal Inglés —mejor conocido como canal de la Mancha—, golfo de Vizcaya, corredor del Atlántico —situado entre la franja costera de Portugal-España y los archipiélagos de las Azores,

[19] Véase Lussault, *El hombre espacial*…, p. 11-12.

[20] Wallerstein, *Análisis*…, p. 32.

[21] David Arnold, *La naturaleza como problema histórico. El medio, la cultura y la expansión de Europa*, México, Fondo de Cultura Económica, 2000, p. 9-12.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Madeira y Canarias— el Atlántico africano y el americano, el golfo-Caribe y el extenso mar abierto del Atlántico entre el Caribe y los conjuntos isleños de las Azores, Madeira y Canarias; cada uno de ellos con sus procesos y fenómenos históricos propios. Además de estos espacios marítimos habría que agregar los situados al sur del Atlántico. Esto ofrece una ventana abierta para adentrarnos a la complejidad del espacio marítimo, el cual difícilmente podría ser explicado de forma unívoca; lo que involucra "el reconocimiento de la existencia de diferentes ámbitos de la realidad, normados por lógicas diversas y negándose a reducir la realidad a un solo ámbito regido por una lógica única".[22]

Ahora bien, la organización espacial trae consigo el asunto de la distancia y la separación, términos que están íntimamente vinculados al espacio. En este tenor, Lussault define al espacio como "el conjunto de fenómenos que expresan la regulación social de las relaciones de distancias entre realidades distintas". Es decir —y siguiendo con el mismo autor—, "la separación de las realidades sociales, la imposible confusión en un mismo punto".[23] En similar perspectiva, Valcárcel apunta: "el espacio como amplitud definida por el intervalo que separa los objetos. El espacio supone separación, distancia, extensión".[24] La separación, implicada entre la organización y la distancia, es vista como "principio de organización del espacio geográfico a lo que atañe a la distancia. En efecto, la separación […] sería, a la vez, la fuente de la construcción del espacio por los seres humanos y una herramienta eficaz de organización espacial de las realidades sociales".[25] La distancia es una conformación social básica para vencer el vacío. Esta idea es relevante, a decir Schögel, pues la historia humana puede ser considerada como la "lucha contra el *horror vacui*, esfuerzo incesante encaminado a domeñar el espacio, dominarlo, y finalmente apropiárselo",[26] lo cual

[22] Andrzej Zeromski Kaczmarek, "La geografía humana frente al análisis de los sistemas complejos", en *Geografía humana y ciencias sociales. Una relación reexaminada*, Martha Chávez Torres, Octavio González Santana y María del Carmen Ventura Patiño (eds.), Zamora, El Colegio de Michoacán, 2014, p. 231.

[23] Lussault, *El hombre espacial*…, p. 20, 45.

[24] Ortega, *Los horizontes*…, p. 340

[25] Lussault, *El hombre espacial*…, p. 49, 65.

[26] Schögel, *En el espacio*…, p. 13-14.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

se expresa en la organización del espacio. O sea, del cómo las sociedades afrontaron la creación y producción de sus espacios a partir de "jugar" con las distancias que separan los objetos de la vida material y también lo relacionado con los aspectos intangibles, dando como resultado la organización espacial. Aquí puede quedar aún más en claro la relación espacio-distancia-organización espacial; entre cada uno de los elementos situados o localizados media la distancia en función de separaciones socialmente establecidas.

Un aspecto estrechamente vinculado con la distancia y la separación es la movilidad. La articulación espacial, a través del desplazamiento de un punto a otro, trae consigo la superación del espacio que media entre una y otra realidad. O, en otras palabras, la movilidad existe en cuanto a lograr acceder a otros espacios. En este caso, la de transformar el espacio marítimo y emplearlo más allá de las costas hasta alcanzar otras realidades, movilizarse entre ellas, reconocerlas y dominarlas, pero también la de reconocer su capacidad de establecer condicionantes. De lo anterior se desprende otra característica: el espacio marítimo puede ser visto como espacio topológico. Es decir, una lógica espacial donde se "instaura una conexión que conserva la separación material entre los dos objetos unidos". Entonces, lo relevante es estar en *vínculo con* y no esencialmente *junto con*, o sea en una lógica topográfica. Pero no sólo se trata de hablar de desplazamiento físico *per se*, sino que también están involucradas "ideologías y las tecnologías del movimiento que reinan en una sociedad", lo cual se manifiesta en la métrica, en "todas las operaciones e instrumentos que les permiten a los operadores, a partir de un cotejo socialmente aceptado, definir y medir la distancia que separa realidades en un mismo espacio o entre dos espacios". Así, a través de las prácticas espaciales, en este caso del espacio marítimo, es posible regular y definir qué es lo cercano y lo lejano.[27]

Lo que hemos expuesto hasta este punto da cabida a replantear una de las ideas más divulgadas sobre el papel de los océanos, en particular sobre el Atlántico: el mar como vía de comunicación.[28] No

[27] Lussault, *El hombre espacial*…, p. 57, 63-64, 82.

[28] En cuanto a relacionar las condiciones medioambientales con la expansión humana en América a través del océano, desde una perspectiva geohistórica, véase Pedro Cunill Grau, "La geohistoria", en Marcello Carmagnani, Alicia Hernández,

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

abandonamos tal punto sino que lo colocamos como un ámbito relevante para los fines de este escrito. Básicamente afirmamos que los espacios marítimos son sustancialmente movilidad, desplazamientos, fluidez. Anderson y Peters sostienen que

> el mar es obviamente fluido; está moviéndose en términos de su locación; es inestable en términos de su forma (de las olas aún en calma, a las mareas, a las mareas de tormentas y tsunamis). El mundo acuático es por lo tanto un constante estado de transformación, es un mundo de inmanencia y transitoriedad. El mundo acuático tiene una ontología fluida.[29]

Por lo tanto, el espacio marítimo va más allá de un camino líquido para llegar de un puerto a otro con las mercancías y productos relacionados a la economía-mundo. También refiere a la mutabilidad de los hombres a través del contacto pacífico o no con otros, al intercambio de ideas y creencias,[30] al igual que a una multiplicidad de hechos que conformaron las experiencias marítimas,[31] las dinámicas de transformación en la organización del espacio marítimo y las percepciones correspondientes.[32] Todo ello en relación *con* el mar, *con* los océanos y no únicamente *en* esos espacios.

Ruggerio Romano, *Para una historia de América I. Las estructuras*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 2005, p. 24-35. Para perspectivas sobre rutas marítimas, véase, por ejemplo, Mario Trujillo, *El péndulo marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*, México, Universidad de Cádiz/CIESAS, 2009. Para perspectivas sobre las implicaciones culturales y geográficas de la comunicación marítima, véanse Rafael Bernal, *El gran océano*, México, Fondo de Cultura Económica, 2012 y Felipe Fernández-Armesto, *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*, Barcelona, Ariel, 2012.

[29] Anderson y Kimberley, "A perfect…", p. 11.

[30] Por ejemplo: Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*, Barcelona, Crítica, 2005.

[31] Por ejemplo: Isabel Soler, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona, Acantilado, 2003.

[32] Véase, por ejemplo: Rodrigo de la O, *De corsarios, mares y costas. El corso en la construcción del espacio Golfo-Caribe, 1527-1620*, tesis de doctorado, Mérida, CIESAS-Peninsular, 2014, p. 104-392; Martín Ríos, "La percepción del mar en la cronística castellana de la Baja Edad Media", Guadalupe Pinzón y Flor Trejo (coords.) en *El mar: percepciones, lecturas y contextos*…, p. 113-129; Guadalupe Pinzón y Carla Lois,

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Esto conlleva considerar lógicas que están fuera de lo fijo y lo cerrado. Por ejemplo, Steinberg apunta que "cuando se designa un océano como el elemento que une una región, la fluidez y las conexiones reemplazan el arraigo a puntos estáticos y territorios encerrados por nexos fundamentales para la sociedad y el espacio".[33] En otras palabras, esto da cabida al desarrollo continuo de los procesos históricos, a superar las imágenes estáticas y estables, e implica las constantes construcciones sociales sobre el aparente mismo espacio marítimo, el cual resulta nuevo, diferente, alejado de la homogeneidad, pero que también abre la puerta al análisis sobre nexos entre espacios marítimos y espacios terrestres. Tal es la opinión de Cocco, "el verdadero problema sociológico que está en juego aquí sería la comprensión diacrónica global del cambio simbólico y material en contextos relacionales mar-tierra".[34] Insistimos, no es el mar aislado, *es* en vínculo con los espacios. Consideración que se suma al hecho de que los espacios marítimos que conforman el sistema-mundo-oceánico del Atlántico estuvieron lejos de ser homogéneos.

Una nave neerlandesa en el sistema-mundo-oceánico del Atlántico

Como indicamos al inicio de este texto, tomamos como caso de estudio el derrotero de una embarcación neerlandesa que navegó parte del ancho océano Atlántico. Consideramos apropiado dedicar unas pocas líneas sobre la principal fuente de este ensayo. Se trató de un memorial y derrotero naval, conformado entre 1616 y 1617, "escrito en lengua flamenca, escrito en una mano, escrito en parte de ella". Este documento fue confiscado a uno de los cuatro neerlandeses capturados en la isla de La Trinidad en 1619, cuyos nombres eran Víctor Baltasar, Alberto Adrian, Juan Robelto y Roberto Enriquez. La traducción al castellano fue hecha por el capitán An-

"Bestiarios cartográficos. Criaturas del mar en los mapas de América (siglos XVI-XVIII)", en *ibidem*, p. 133-158.

[33] Steinberg, "Mediterranean…", p. 24.

[34] Emilio Cocco, "Theoretical implications of Maritime Sociology", *Roczniki Socjologii Morskiej. Anuals of Marine Sociology*, Polish Academy of Sciences/The Gdansk Branch Commision of Marine Sociology, Polonia, v. XXII, 2013, p. 8.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tonio López Romero. Es decir, empleamos el trasunto hecho por ese personaje, el cual fue incluido como prueba en el proceso judicial contra aquellos navegantes.[35]

Ahora bien, situamos este derrotero trasatlántico neerlandés en el marco de la expansión ultramarina europea de los siglos XVI y XVII. En efecto, esto último representó uno de los aspectos de primer orden en la Edad Moderna: el establecimiento de contactos y relaciones constantes entre los diversos mundos del orbe. Asia, África, América y Europa fueron enlazados, se crearon vínculos que trajeron consigo una serie de intercambios de bienes y de ideas, pero también de gérmenes, alimentos, hombres, mujeres y niños. Esto puede interpretarse como una primera globalización,[36] aunque también como la instauración de una economía-mundo dentro de un sistema-mundo. Así, la expansión de Europa implicó la conformación del capitalismo; es decir, la acumulación desigual de capital, el cual tuvo en el comercio internacional uno de sus fundamentos. Éste poseyó, como lógica general, la explotación de recursos naturales y humanos en África y América, y su posterior transformación y comercialización en el viejo continente o en el mundo asiático, donde pasaba, por ejemplo, la plata como medio de cambio por productos de Asia.[37]

Aspectos económicos, políticos y culturales que moldearon las perspectivas e intereses dieron forma y orden a los espacios marítimos, acaso una especie de territorialización de la mar océano, o algo similar a ello. Lo cual implicaría, por ejemplo, una división axial de los espacios marítimos, que componen los sistemas-mundo-oceánicos, en función de los procesos de extracción de recursos naturales de tierra y mar, así como la mano de obra, además de los procesos de transformación y movilización de las mercancías hacia

[35] Presentación de un memorial y derrotero, 4 de abril de 1619, La Asunción, *Archivo General de Indias* (en adelante AGI), *Escribanía*, 1079 C, f. 9v-10r; Auto, 2 de mayo de 1619, La Asunción, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 10v. Es conveniente subrayar que ese pequeño grupo de neerlandeses negó, durante su proceso, haber participado en la navegación plasmada en ese memorial y derrotero. Véase Confesión de Víctor Baltasar, 23 de marzo de 1620, Sevilla, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 35v-39r.

[36] Véase Robert Marks, *Los orígenes del mundo moderno. Una nueva visión*, Madrid, Akal, 2014, p. 101.

[37] Richard van Dülmen, *Los inicios de la Europa Moderna (1550-1648)*, 11a. ed., México, Siglo XXI, 2004, p. 55; Marks, *Los orígenes*…, p. 120-122.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

o dentro del mercado. Y, por tanto, hacia dónde fluye el capital y excedente. Tal vez esto es cercano al concepto centro-periferia, retomado por Wallerstein en el marco de la economía-mundo, se trata de una "división axial de labor entre los procesos de producción centrales y los procesos de producción periféricos". Aquí, los intercambios que tienden a ser desiguales entre unos y otros pueden también referir a espacios marítimos que participan de distinta forma en el sistema-mundo-oceánico y en la economía-mundo.[38]

En este marco resalta un ámbito fundamental de la actividad comercial de la época Moderna: el transporte transoceánico. Este sector es "directamente productivo de valor porque, 'económicamente considerada la condición espacial, el traslado del producto al mercado, pertenece al proceso de producción en sí. El producto sólo está verdaderamente terminado cuando se encuentra en el mercado'".[39] En este caso se trataba del desplazamiento de un espacio a otro tanto de materias primas como de productos terminados que circulaban en los diferentes mercados de la economía-mundo capitalista de los siglos XVI y XVII. Con lo recién dicho, hacemos notar el hilo comercial como una fuerza de gravedad que permitió configurar uno de los papeles más visibles del océano: vía de la expansión europea al resto del orbe, a través de la exploración, transporte y comunicación.[40] O sea, el espacio marítimo como partícipe de esa compleja realidad histórica.

Como ya dijimos, la organización del espacio marítimo está estrechamente vinculada al movimiento de las embarcaciones sobre el mar y, por tanto, con los procedimientos para conjurar las distancias entre una costa y otra, entre u puerto y otro. Así, un primer aspecto es dar cuenta del derrotero de la nave en cuestión, esto es relacionar los espacios marítimos que fueron parte del recorrido naval así como las distancias y direcciones que siguió la embarcación desde que partió de los Países Bajos Septentrionales. Según sea el caso, la toma de la altura y de los fondos tendrá sentidos diversos, tal como veremos en los siguientes párrafos. Otro elemento del análisis son los datos

[38] Wallerstein, *Análisis*…, p. 35.

[39] David Harvey, *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Madrid, Akal, 2014, p. 261.

[40] *Vid supra* nota 28.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cualitativos respecto al viaje. Con ello se genera un panorama si bien exclusivo de las jornadas trasatlánticas que nos ocupan, no deja de ser una vía para acercarnos a la disposición de espacios marítimos que participaron en la conformación del sistema-mundo-Atlántico. En síntesis, nos situamos en el contexto de la expansión europea en aquellas centurias, como una vía para dar forma al análisis espacial que aquí presentamos. Pero, para desarrollar el estudio, privilegiamos la movilidad de la nave neerlandesa en ese complejo entorno al que ya hemos hecho referencia.

Lograr lo anterior implica plasmar algunos trazos muy generales en torno a la relación entre los Países Bajos Septentrionales y el mar.[41] Para ello, como mínimo, es necesario considerar los siguientes campos: a) las actividades pesqueras en el Atlántico Norte, b) el transporte de mercancías a lo largo de las costas europeas, particularmente entre el Báltico y el Mediterráneo, además de ultramar, c) la concentración de capital en Ámsterdam, d) el desarrollo de tecnología naval,[42] e) la política marítima inclinada al *Mare Liberum*[43] y f) el mar

[41] Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial II. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, 2a. ed., México, Siglo XXI, 2011, p. 52-83. Este autor realiza una síntesis de las condiciones económicas vinculadas al mar y a la tierra que explican el ascenso de Holanda a potencia económica.

[42] El siglo XVI también puede ser caracterizado como la centuria de los avances técnicos más relevantes para la navegación. Esto fue común a Europa. No obstante, los neerlandeses alcanzaron niveles de división y especialización del trabajo en sus embarcaciones, los cuales ayudaron a situarlos como potencia marítima del siglo XVII. Es decir, existieron tipos de naves para ciertas faenas en los diversos espacios marítimos. Encontramos al *boyer*, al *vliebot* o filibote, desde 1570, y a finales de ese siglo el *fleute* holandés. Kellenbenz, *El desarrollo económico de la Europa Occidental (1500-1750)*, 2a. ed., México, Siglo XXI, p. 132-134; Ralph Davis, *La Europa Atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización*, 7a. ed., México, Siglo XXI, 2006, p. 198-200; Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial I. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, 2a. ed., México, Siglo XXI, 2011, p. 301.

[43] El *mare Liberum* refirió a una postura política, económica y cultural de los siglos XVI, XVII y XVIII, la cual apostaba por la no exclusividad del espacio marítimo por parte, sobre todo, de las coronas de España y Portugal. La mar océano era visto como un bien común. Estuvo apegado a la libertad del tránsito de bienes a través de la mar, pero también a las luchas políticas y económicas entre poderes reales europeos por el control del comercio. Véase Hugo Grotius, *The Freedom of the Seas or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade*, Nueva York, Oxford University Press, 1916 [1608]; Richard Tuck, "Grotius and Selden",

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

como una fuente de identidad.[44] El espacio marítimo, en pocas palabras, fue de primera relevancia para las Provincias Unidas.

En efecto, la hegemonía en la economía-mundo de la República holandesa, que alcanzó su cenit a mediados del siglo XVII, fue orquestada, según ideas de Wallerstein, a partir de una eficacia en la producción dentro de los sectores primarios de la economía, lo que trajo consigo el control de las "esferas de distribución comercial del mercado mundial", y con ello dar pie al control del traslado de los bienes comerciales a escala global, lo que a la postre llevó a tomar el control sobre las finanzas.[45] Esta frase puede sintetizar la dinámica que siguieron los Países Bajos Septentrionales sobre todo en aquella centuria. Lo que destacamos en ello es el papel geoestratégico del mar en esa historia: "que toda Nación que consiguiere hacerse dueño de la navegación, lo será siempre del tráfico y de las riquezas; y aún me atrevo a decir que de los imperios".[46] O, la misma idea, pero expresada de forma distinta, "la navegación y el comercio tienen tanta conexión y parentesco entre sí, que es dificultoso que la una esté floreciente en un estado no estándolo el otro".[47]

Canal inglés y Mare Hispanicum

El 16 de septiembre de 1616 una nave neerlandesa, bajo el mando del capitán Juan Portlo van Lenden, zarpó del puerto de Vlissingen,[48] ubicado al suroeste de los Países Bajos Septentrionales, en el con-

en *The Cambridge History of Political Thought, 1450*-1700, James Henderson Burns (ed.), 3a. ed., Reino Unido, Cambridge University Press, 2006, p. 499-521.

[44] Por ejemplo, el impulso que la Compañía de las Indias Occidentales dio a la actividad corsaria y la legitimación social de esta actividad como fuente de honor y privilegio social desde finales del siglo XV y durante el siglo XVII. Véase Virginia West Lunsford, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherland*, Nueva York, Plagreve Macmillan, 2005, p. 9-64.

[45] Wallerstein, *El moderno sistema mundial II*..., p. 51.

[46] *Comercio de Holanda, o el Gran Thesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los Estados y señoríos del mundo*, Francisco Xavier Goyeneche (trad.), Madrid, Imprenta Real, 1717, f. 36.

[47] *Comercio de Holanda*…, f. 35.

[48] Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 12v y 19v.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

junto de islas llamadas Zelanda. Sobre la tripulación poco o nada podemos señalar, esto se debe a que en el expediente sólo se consignó el diario de viaje. Este derrotero sucedió: 48 años después del inicio de los levantamientos neerlandeses contra el gobierno de Felipe II en 1568; 26 años después del cese de las hostilidades españolas en los Países Bajos y de que la ciudad de Ámsterdam se convirtiese en claro centro de la economía-mundo, hechos que sucedieron en 1590; a tan sólo siete años del comienzo de la Tregua de los Doce Años entre España y aquellas provincias, en 1609; cinco años antes de que se creara la Compañía de las Indias Occidentales, lo que ocurrió en 1621;[49] también coincidió con el final del crecimiento económico general de Europa en el siglo XVI y, por tanto, con la desaceleración de la economía del Viejo mundo.[50]

Ahora bien, este primer espacio marítimo fue parte de lo que podemos llamar Atlántico Norte Europeo, el cual estaba conformado por el *mare Hispanicum*,[51] el canal Inglés, el mar Germánico,[52] o mar del Norte,[53] y el *oceanus Britanicus*.[54] De estos espacios marítimos, la nave del capitán van Lenden estuvo en los dos primeros, su viaje abarcó hasta el 14 de octubre, día en que avistaron el cabo de Finisterre.[55] Es decir, el trayecto abarcó prácticamente un mes —tiempo similar que duraba el tornaviaje del nuevo mundo—, tomando en

[49] Dülmen, *Los inicios…*, p. 345-348; Manuel Herrero Sánchez, *Las Provincias Unidas y la Monarquía Hispánica (1588-1702)*, Madrid, Arcos Libros, 1999, p. 39; Wallerstein, *El moderno sistema mundial I…*, p. 305.

[50] Ruggerio Romano, *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 15.

[51] Lucas Janszoon Waghenaer, *Teerste deel vande Spieghel der zeevaerdt, vande navigatie der Westersche Zee, innehoudende alle de custen van Vranckrijck, Spaignen ende't principaelste deel van Engelandt, in diversche zee caerten begrepen*, Leiden, Ghedruct tot Leyden, 1584, f. 87 (Universiteitsbibliotheek Utrecht, *p. f. 111 Lk (Rariora)*)

[52] Diogo Homem, *Navigatione dell'Europa con parte dell'Africa et dell'Asia*, Roma, Filippo Thomassino, 1606, f. 1 (Universiteitsbibliotheek Utrecht, *Kaart VIII. n. f. 4*).

[53] Waghenaer, *Teerste deel vande Spieghel der zeevaerdt…*, f. 78.

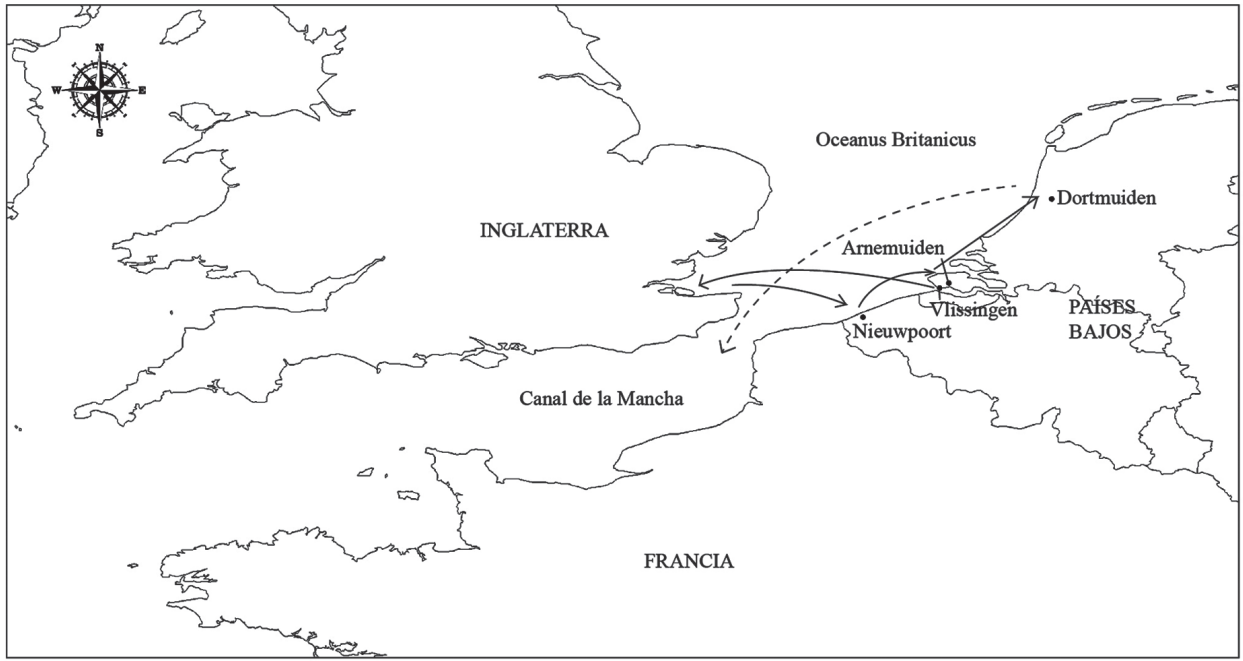
[54] Abraham Goos, *Nieuw Nederlandtsch Caertboeck*, Ámsterdam, Gedruckt t'Amsterdam, 1625(?), Biblioteca Nacional de España, Biblioteca Digital Hispánica, GMm/927, f. 7.

[55] Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 12v-13r.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mapa 1
CANAL DE LA MANCHA Y MARE HISPANICUM



FUENTE: Elaborado por Rodrigo de la O

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cuenta tanto los días efectivos de navegación como las jornadas donde echaron ancla y no se desplazaron sobre el mar. A esto hay que agregar el hecho de la ausencia de registro de la altura de la embarcación durante el recorrido.

Lo anterior lo interpretamos como evidencia del dominio sobre el espacio marítimo en cuestión, el cual era un paso cotidiano de embarcaciones de los Países Bajos Septentrionales. Esto puede constatarse por el hecho de omitir la toma de la altura de la nave en el mar, lo que revela que esta técnica de navegación fue sustituida por el conocimiento del entorno marítimo y costero. Resultaba poco práctico determinar los grados y minutos de la nave, respecto de la línea del meridiano o de alguna ciudad europea, cuando las referencias de ubicación en el mar se hallaban tanto en las costas —ciudades, bocas de ríos, accidentes geográficos en general, etc.— como en el propio mar; particularmente, en las diferentes profundidades de las aguas próximas a las costas. En efecto, la obra de Lucas Jansz Waghenaer, *Spieghel der Zeevaerdt* —Espejo de navegantes—, publicada en 1584, puede ser definida como una síntesis visual, y por tanto con un sentido netamente práctico de la navegación, de la comprensión del espacio marítimo desde los Países Bajos Septentrionales hasta Andalucía, pasando por el sur de Inglaterra. Cada mapa marítimo-costero de Waghenaer contiene la ubicación de las ciudades y puertos, los sondeos de profundidad y perfiles de las costas, como una herramienta más para auxiliar al piloto cuando esté cercano a tierra. Esta obra no fue la excepción. Los holandeses fueron uno de los productores más importantes de cartas marítimas y mapas del orbe a lo largo del siglo XVII.[56]

Prosiguiendo con nuestro análisis, la organización de esta parte del derrotero, en primer lugar, siguió dirección este-oeste a lo largo de la costa de los actuales reinos de los Países Bajos y de Bélgica, Francia y España, atravesando el canal Inglés y *mare Hispanicum*. El registro de los días marcó el ritmo del desplazamiento. Luego de zarpar de Vlissingen —Flesinga—, la nave llegó, al día

[56] Véase Waghenaer, *Teerste deel vande Spieghel der zeevaerdt…*, f. 79-100. David Buisseret, *La revolución cartográfica en Europa, 1400-1800. La representación de los nuevos mundos en la Europa del Renacimiento*, Barcelona, Paidos, 2004, p. 118-121.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

siguiente, frente a San Luis en Inglaterra, jornada en la cual siguieron navegando "hasta la boca que está al este de la isla Vichit". Ese mismo día, la embarcación alcanzó el puerto de Niuwpoort, en los Países Bajos Meridionales. En un mismo día, la nave pasó frente a dos referentes costeros para luego detenerse en ese último sitio. Ese arco relativamente ágil, continuó el 18 de septiembre, pues lograron arribar a Arnemuiden y Dortmuiden. La dinámica de desplazamiento cambió, ya que en éste puerto se detuvieron durante ocho días, del 18 al 25 del mes. El siguiente punto del derrotero fue el puerto Plermurden, al cual entraron el 1 de octubre. Por lo tanto la nave, durante siete días, viajó desde Dortmuiden hasta el puerto previamente indicado. En Plermurden dilataron su estancia por otros ocho días; es decir, hasta el 9 de octubre se hicieron a la vela con dirección al cabo de Finisterre. Éste fungió como indicador del final del espacio marítimo del Atlántico Norte Europeo, pero a la vez hizo referencia al inicio de otro: el corredor marítimo situado entre la costa de la península ibérica y los archipiélagos de las Azores, Madeira y Canarias. Esta transición fue patente cuando el piloto de la nave neerlandesa tomó la altura por primera vez en el viaje: ubicar al cabo de Finisterre era señalar la llegada a otro espacio marítimo.[57]

Antes de continuar, es conveniente indicar algunos rasgos contextuales de este espacio marítimo. Éste, para los Países Bajos Septentrionales, representó un espacio de obtención de recursos pesqueros: arenque, bacalao y ballenas. El primero de ellos, precisamente, en el Atlántico Norte, el siguiente en Islandia y el tercero en Groenlandia.[58] En efecto, la pesca propició la conexión entre espacios del Atlántico norte, uno en el septentrión extremo de América y otro en los límites norteños del mundo europeo. Con esto queremos presentar otra vía de expansión de los Países Bajos Septentrionales al nuevo mundo, como lo fue Groenlandia. Asimismo,

[57] Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 12v-13r.

[58] *Comercio de Holanda*…, f. 23-29; Kellenbenz, *El desarrollo económico*…, p. 104-105; Charles Wilson y Geoffrey Parker, *Una introducción a las fuentes de la historia económica europea, 1500-1800. Europa Occidental*, 2a. ed., España, Siglo XXI, 1986, p. 103; Davis, *La Europa Atlántica*…, p. 194.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

al referir al otro par de espacios lo hacemos con el fin de subrayar una actividad naval cotidiana para los neerlandeses del siglo XVII. Pero no sólo para éstos, sino también para anglosajones. Ambos participaron en dar vida social y económica a ese espacio marítimo desde la Edad Media, a partir de las faenas pesqueras, hasta el siglo XVIII. En este espacio marítimo también estuvo en vínculo con el Báltico, gracias a la actividad comercial neerlandesa. Estos navegantes recogían granos para el consumo cotidiano así como pertrechos navales básicos tanto para el trabajo en la mar como para la construcción de barcos.[59] Los neerlandeses, como señalaremos más adelante, distribuían en el Báltico, por ejemplo, sal que era cargada en Lisboa, proveniente de Francia, España, Portugal e, incluso, desde la provincia de Venezuela, en América. El dominio holandés de este comercio abarcó desde 1562 a 1657, pues entre el 50% y 75% de la sal pasaba en naves de los Países Bajos hacía el Dazing.[60]

Esta, digamos, familiaridad es posible leerla en el memorial de viaje. El documento incluye anotaciones específicas sobre asuntos comerciales que pueden ser consideradas como indicios de que los navegantes neerlandeses se encontraban en un espacio marítimo familiar. Por ejemplo, en Nieuwpoort, el piloto anotó que "hallamos que se gastaría en tabaco, pero no es de codicia, porque el tabaco ha de ser muy bueno, y el precio en cerca de 4 sueldos esterlines". Otra de las recomendaciones fue sobre Dormuiden: "En este puerto hay razonable provecho para quien les llevare de repollos y cebollas y esto ha se de llevar por el mes de septiembre." Pero también encontramos referencias a acuerdos económicos, tal vez a escala microeconómica, "tomamos sobre la nao del señor Corneles Coch 9 libras y 8 sueldos esterlines de los cuales debo yo una libra esterlina".[61]

[59] Niels Steensgaard, "The Growth and Composition of the Long-Distance Trade of England and the Dutch Republic before 1750", en *The rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Mordern World, 1350-1750*, James Tracy (ed.), Cambridge, Cambridge University Press, 1993, p. 102-106; Wallerstein, *El moderno sistema mundial I*…, p. 301.

[60] Wilson y Parker, *Una introducción a las fuentes*…, p. 78-79.

[61] Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 12v.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mar abierto: del cabo de Finisterre a las Canarias

Así, el cabo de Finisterre marcó no sólo la salida y entrada de un espacio marítimo a otro, sino que también indicó la puesta en marcha de la navegación de altura, es decir, desplazarse en mar abierto. Estas condiciones obligaron al empleo constante de la toma de altura para establecer la ubicación y, junto con la cuenta de los días, cotejar el avance del barco, el cual siempre fue en dirección sursuroeste. Así, desde el cabo de Finisterre hasta las Canarias, el trayecto implicó seis días de navegación, tiempo en el cual se realizó el registro de la altura en cinco ocasiones. Con excepción del 16 de octubre, desde el 15 hasta el 20 de ese mes se cotejó la ubicación de la nave con la técnica ya señalada.[62] En efecto, estaban situados en un espacio marítimo con condicionantes completamente distintas al anterior, lo cual obligó a emplear formas diferenciadas, respecto al anterior espacio marítimo, para establecer referencias donde el horizonte era dominado por el ir de las aguas. Esto provocó que el barco fuese a la vez el lugar de ubicación sobre el mar y la máquina en constante movimiento. Se trató de un desplazamiento que no tuvo como referentes lugares costeros, sino posiciones en el espacio marítimo derivados del conocimiento y empleo de las técnicas de ubicación y medición del avance en la mar océano, tal vez, como indicaban Deleuze y Guattari en cuanto a definir al mar como un espacio liso, donde la trayectoria define los lugares y no al contrario.[63]

Las corrientes y vientos llevaron a la nave hacía una de las ínsulas del archipiélago de las Canarias: Tenerife, específicamente a Puerto Santo, lo cual sucedió el 21 de octubre.[64] Éste fue el único referente situado en tierra que registró esa nave neerlandesa. Puerto Santo indicó el final de esta parte del viaje trasatlántico y el inicio de otro espacio marítimo: la proximidad de las costas africanas. No se detuvieron en esa isla sino que continuaron su viaje

[62] *Ibidem*, f. 13r.

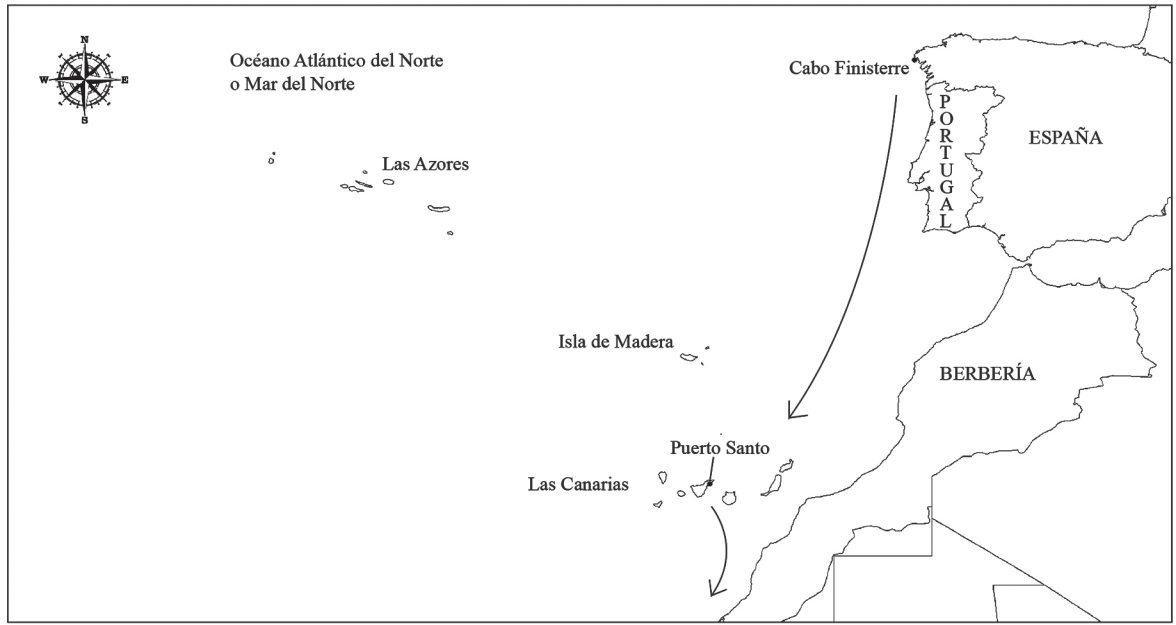
[63] Gilles Deleuze y Félix Guattari, *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*, 9a. ed., Valencia, Pre-Textos, 2010, p. 483-490.

[64] Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, *AGI, Escribanía*, 1079 C, f. 13r.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mapa 2
MAR ABIERTO: DEL CABO DE FINISTERRE A LAS CANARIAS



FUENTE: Elaborado por Rodrigo de la O

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

al suroeste. En este momento del derrotero habían transcurrido un total de 45 días desde que partieron de Vlissingen, y 30 días, poco más poco menos, desde que entraron a mar abierto. Conviene decir que el espacio marítimo entre cabo de Finisterre y Las Canarias fue empleado en su sentido más básico, el de avenida marítima en donde no hubo jornadas para detener el viaje o alguna escala portuaria en donde echar anclas. O, en otras palabras, el espacio a través del cual acceder a otros espacios.

Una vez que hemos expuesto el recorrido de la nave neerlandesa en esos espacios marítimos de Europa, es momento de traer a escena uno de los ámbitos navales que coadyuvaron a la expansión de la Holanda Septentrional. Como menciona Herrero, las Provincias Unidas, se concentraron en jugar el rol de "transportistas y redistribuidores de mercancías sin entrometerse en las luchas territoriales que enfrentaban a las monarquías feudales europeas".[65] Pero el trasiego de productos, realizado por los neerlandeses, estableció un eje comercial entre el Báltico, Holanda y Europa Occidental. La relevancia de ello consistió en que el control del mar Báltico significaba el control de las materias indispensables para el occidente europeo. De hecho, como ya indicamos, entre 1562 y 1657 los holandeses transportaron cerca del 60% de las mercancías de la actividad comercial en el Báltico. Lo que se intercambiaba entre Europa oriental y occidental a través de la intermediación neerlandesa, fue en términos generales "mercancías bálticas, en especial trigo y pertrechos navales, con productos agrarios procedentes de Francia y del área mediterránea, fundamentalmente sal y vino".[66]

En efecto, el par de espacios marítimos recorridos por la nave neerlandesa formaron parte de zonas de actividad comercial al interior de Europa, la cual comprendió desde Gibraltar hasta Ámsterdam, a la cual hay que incluir al Mediterráneo. Según Dülmen, en ese espacio circulaban "mercancías de consumo diario, cereales y sal, principalmente. En el intercambio de productos tomaron igual parte Inglaterra, Francia, Portugal y España", a los cuales cabe agregar a los Países Bajos Septentrionales. Por ejemplo, uno de los destinos

[65] Herrero, *Las provincias unidas...*, p. 36.

[66] Herrero, *Las Provincias Unidas…*, p. 53-54; Kellenbenz, *El desarrollo económico…*, p. 137-138; Wilson y Parker, *Una introducción a las fuentes…*, p. 116.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

del trasiego de productos del oriente al occidente de Europa, a través del intermediario neerlandés, fue Lisboa, que recibía granos provenientes de Danzig,[67] lo cual movilizaba a las naves desde el mar Báltico, pasando por las aguas del mar Germánico, *oceanus Britanicus*, el canal Inglés, el golfo de Vizcaya o *mare Hispanicum* y las costas atlánticas lusitanas.

De hecho, el corredor marítimo entre el cabo de Finisterre hasta Gibraltar fue de constante tráfico naval. A la vez que era parte del mundo marítimo europeo jugaba el papel de entrada y salida del viejo continente. En lo primero, comunicaba con el Mediterráneo y el golfo de Vizcaya, el canal Inglés y Escocia, ello a través de contactos y dinámicas mercantiles de enseres de uso diario. Asimismo era espacio de relación con el extremo occidental de Europa, es decir, con el conjunto de islas de las Azores, Madeira y las Canarias.[68] Embarcaciones españolas, portuguesas, francesas e inglesas que realizaban recorridos trasatlánticos con dirección a América, África y Asia, así como aquellas que llevaron a cabo jornadas de pesca en Terranova, surcaban habitualmente ese espacio marítimo. Digamos que era un espacio marítimo pivote en el contexto de la economía mundo.

También guardaba una posición geopolítica en cuanto a las tensiones entre el *mare Clausum* y el *mare Liberum*. Sobre este aspecto podemos decir que uno de los impulsos que dieron vida social a ese espacio marítimo fue la actividad corsaria. Tanto el golfo de Vizcaya como las aguas que bañaban las costas de Dunkerque fueron espacios marcados por el actuar de corsarios españoles, en el marco de la guerra contra los Países Bajos Septentrionales. Pero también el extremo sur de este corredor marítimo, la costa sur de Portugal y el golfo de Cádiz, formaron parte de los espacios en disputa y de conflicto, entre corsarios de diferente origen, "su situación estratégica era y es esencial: la salida y entrada al estrecho de Gibraltar y lugar de recepción de los galeones y las flotas de Indias".[69] Desde la segunda década del siglo XVI ese espacio marítimo fue escenario de

[67] Dülmen, *Los inicios de la Europa…*, p. 60.

[68] *Idem*; Wilson y Parker, *Una introducción a las fuentes…*, p. 81, 83.

[69] Véase Enrique Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, Ministerio de Defensa de España, 1999.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

batallas navales y asedios a puertos. Aquí podemos incluir además al archipiélago de las Canarias.

Otra información que permite señalar los vínculos comerciales con otras partes de Europa fue una lista de mercaderes y maestres que se encuentra al final del memorial. Sabemos que la embarcación estuvo circulando por diversas aguas europeas entre 1584 y 1585. La nave estuvo en Flandes, pero también entabló contactos comerciales en Hamburgo, donde se consignaron los siguientes nombres: Pedro Caballero, Pedro Bayer y Pedro Dapuints; en Londres: los maestres Guillermo Bras, Monlan, Consedite, Juan Paulos, Corneboy, Enil Vaters, Francisco Dey y Luis Mandite o Salvate; en Archerfrot: maestre Nicolás Lambrecht; en Ámsterdam: los mercaderes Isaac Porvillegudel van Purt, Abraham Dragón, Albrecht Elban, Ruin Elmisherhe y el maestre Erasmus Priet; en Marsella: los mercaderes Juan Bambesser, Juan Banderestra, Gerivan Acher, Nicolás Piquer Fovilon, el señor Juan Bourguer, el patrón Felipe Malga y Endriq Tachen; y en Plermud: el capitán Artur Grey.[70]

Costas de África

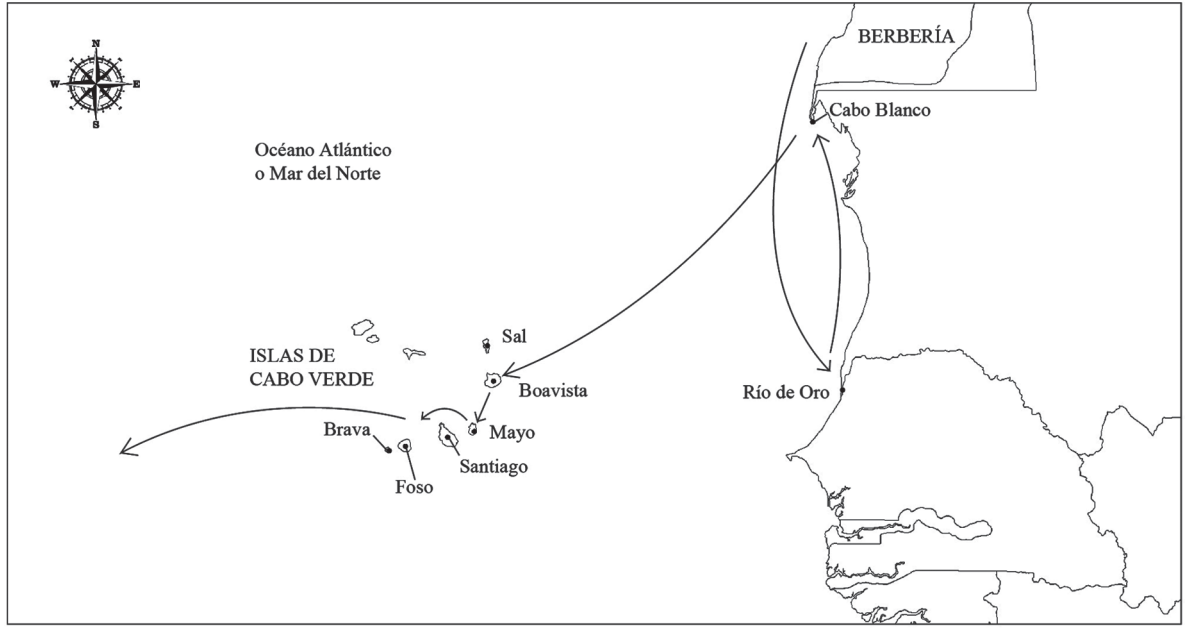
Las condiciones de navegación cambiaron respecto al espacio marítimo previo. En este caso, los neerlandeses se encontraron de nueva cuenta con las costas. La travesía en los litorales africanos inició el 22 de octubre y finalizó el 16 de noviembre, estuvo cerca de abarcar un mes de duración. Durante ese lapso, la navegación fue constante y sólo echaron anclas un par de días. Además de ello, el desplazamiento fue moldeado por el uso tanto de los instrumentos, para la toma de altura, como de la observación de referentes ubicados en el litoral. Es decir, por primera vez en el trayecto fueron combinadas tanto la toma de altura como la navegación por referencias costeras. También podemos decir que este espacio marítimo no sólo fue una porción del tránsito oceánico, como el anterior, sino que también fue objeto de, al menos, cierta exploración, como veremos más adelante.

[70] Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079C, f. 20v-21r.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mapa 3
COSTAS DE ÁFRICA Y CABO VERDE



FUENTE: Elaborado por Rodrigo de la O

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Calint fue el lugar que recibió a la nave cuando ésta ingresaba a las aguas del Atlántico africano. En el memorial de navegación está registrada la altura, la cual fue cotejada al momento en que la embarcación se encontraba frente a este puerto: 28°, con la proa en dirección suroeste. Esto sucedió el 22 de octubre. Ese mismo día, pasaron frente a Tunca. Estos movimientos y registro de referencias pueden interpretarse como las acciones de apertura del espacio en cuestión. En efecto, en Tunca se detuvieron la noche del 22 de octubre para luego navegar hasta el 28 de ese mes sin tomar altura, es decir derrotaron durante seis días.[71]

La embarcación navegó hasta lo que llamaron Berbería. Arribaron a sus costas el 28 de octubre. Básicamente no perdieron de vista el litoral hasta el 3 de noviembre. En ese lapso los neerlandeses tomaron la altura en tres ocasiones: una el 28 de octubre, otra el 31 y una más el 3 de noviembre. Durante el recorrido alcanzaron el río de Oro, posiblemente estuvieron surtos un día, esto el 1 de noviembre. La última de las alturas registradas fue hecha frente a cabo Blanco, al cual llegaron siete días después de haber ingresado a la Berbería, lo cual significó dejar de nueva cuenta la costa y adentrarse en mar abierto para entrar al archipiélago de las islas de Cabo Verde. Al dejar atrás el litoral continental terminó una parte del recorrido en el espacio marítimo del Atlántico africano. Todo esto puede interpretarse como una breve trayectoria en uno de los segmentos del espacio marítimo del Atlántico africano en el siglo XVII.[72]

Una vez más, los neerlandeses navegaron en mar abierto, pero en esa ocasión entre cabo Blanco y el conjunto de islas de Cabo Verde. El trayecto implicó seis días: del 3 al 8 de noviembre. Durante ese lapso tomaron en dos ocasiones la altura.[73] Como ya se ha dicho en párrafos previos, en esta parte del derrotero la embarcación jugó ese doble papel de referente y máquina de desplazamiento en la mar océano. Entraron a las islas de Cabo Verde el 9 de noviembre para dejarlas atrás el 16 de aquel mes. Ese noveno día estaban en isla de Boavista o Buena Vista, probablemente se detuvieron ahí algunas jornadas, pues fue hasta el 13 del mismo mes que tomaron la isla de

[71] *Ibidem*, f. 13r-13v.
[72] *Ibidem*, f. 13v-14r.
[73] *Ibidem*, f. 14r.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mayo y la ínsula de Sal. El 15 de noviembre se situaban entre isla Brava, Santiago e isla de Fuego, último día que tomaron la altura en aguas africanas y el 16 se internaron al mar abierto.[74] Una vez más, los neerlandeses navegaron en mar abierto, pero en esa ocasión entre cabo Blanco y el conjunto de islas de Cabo Verde. El trayecto implicó seis días, del 3 al 8 de noviembre, y durante ese lapso tomaron la altura en dos ocasiones.[75]

Durante el recorrido por la costa africana fueron realizadas anotaciones que, a diferencia de las hechas en el primer espacio marítimo, consistieron en recomendaciones, por un lado, sobre la navegación y los recursos ahí existentes, y por otro, en breves descripciones de la geografía y de las gentes originarias de aquellas partes de África. Respecto a los riesgos de navegar la costa tenemos, por ejemplo, la advertencia sobre el litoral de la Berbería: " […] a que entendimos que presto nos hallásemos en el rebolare de las playas, pero Dios no lo permitió." Pero igualmente consignaron referentes costeros para la ubicación y anclaje en el río del Oro: "Es necesario saber que hecha una grande punta fuera de la cual ha de quedar por la banda de babordo e ir seguramente hasta dar fondo de cinco brazas." Similares recomendaciones fueron escritas respecto a la costa de la ínsula de Sal: "En esta isla junto a una punta de arena, yendo corriendo de luengo, hasta tomar senda en cuatro brazas, dando resguardo a un peñasco que esta fuera de la mar y podéis amainar y surgir." También para la isla de Boavista: "Fuimos a surgir en ella junto a una punta de arena blanca en 7 brazas".[76] Es decir, la consignación de estos datos de navegación costera implicó elementos de la geografía física del litoral, así como de las profundidades próximas a tierra.

Ahora bien, en cuanto a recursos marítimos de esa parte de la costa africana quedó cotejado lo siguiente, para la Berbería: "Hay grande pesquería y de pescado suficiente para salar y pescar." En río del Oro apuntaron que "aquí hay mucha cantidad de pescado muy suficiente para secar". Respecto a la ínsula Boavista señalaron que era una "isla desierta porque no vimos en ella gente, pero vimos

[74] *Ibidem*, f. 14 v-15r.
[75] *Ibidem*, f. 14r.
[76] *Ibidem*, f. 13v-14v.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mucha cantidad de tortugas en gran manera buenas para comer". Otro aspecto a mencionar tuvo que ver con contactos con otros navegantes provenientes de Europa. Esto sucedió en río del Oro: "Aquí hablamos con un francés corsario que iba [a] la vuelta de cabo Blanco." También, como ya dijimos, el memorial incluyó algunas palabras sobre los pobladores de río del Oro: "Los moradores de este río vienen a bordo y traen plumas de avestruces, también huevos de los dichos, que son las mercaderías que traen para rescatar por agujas y tabaco. Es gente grandemente traidora, no se fie nadie de ellos, no lo crea".[77] Lo plasmado hasta aquí permite identificar formas distintas de afrontar espacios marítimos, que en este caso resultaban probablemente poco cotidianos si los comparamos con el primer espacio marítimo que atravesó la nave neerlandesa. Antes de señalar algunas palabras al contexto, consideramos apropiado referirnos al siguiente espacio marítimo, el cual estuvo estrechamente ligado a éste.

Mar abierto: entre África y América

El siguiente espacio marítimo al que accedieron los neerlandeses fue el mar abierto entre África y América. Desde el 17 de noviembre hasta el 8 de diciembre, la nave en cuestión navegó en aquellas aguas, lo cual implicó 22 días efectivos de derrotero. El 18 de aquel mes fue la primera toma de altura: 14° 40'. Esta localización indicaba que la nave se había adentrado a tal espacio marítimo. Una vez más, perdieron de vista el litoral. Así, a lo largo del trayecto el registro de la latitud de la embarcación fue una actividad cotidiana. Durante 11 días la toma de la altura se mantuvo básicamente en cada jornada. Como ya hemos señalado, lo anterior fue evidencia del movimiento como característica fundamental de los mares abiertos vistos; pero también, una vez más, del papel simultáneo de ubicación-desplazamiento de la nave, la cual tuvo dirección constante sursuroeste.[78]

Un cambio en la dinámica de desplazamiento dio comienzo entre el 5 y 6 de diciembre: la cercanía de las aguas del nuevo mundo, lo

[77] *Idem*.
[78] *Ibidem*, f. 15r.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cual fue patente cuando se iniciaron acciones para conocer la profundidad en la que estaban navegando los neerlandeses. Entre esos días, el espacio marítimo sobre el cual se desplazaban dejaba de ser, paulatinamente, mar abierto; no obstante, durante el día 5 continuaban en él, pero era ya distinto debido a la proximidad con las costas de América, lo cual permite indicar que ese tramo de océano puede ser visto como una especie de espacio de transición. Esto quedó de manifiesto a través de la medición de distancia entre el fondo marino y la quilla de la embarcación. Así, el día 5 de ese mes, estando a 6° 14', se hallaron a "17 brazas de agua y por todo el restante de la noche veleramos [sic] por fondo de 17 y 5 brazas y media". Para el día 6 de diciembre lograron avistar tierra, ubicados a 6°, "dejando la tierra por banda de babordo a nuestra vista, velejando por fondo de 6 y 5 brazas camino al suroeste".[79] Estaban ya en América.

Resulta de interés apuntar que la nave neerlandesa no hizo mención alguna en cuanto al comercio de esclavos negros, a pesar de que el espacio marítimo que surcó formaba parte de las áreas de extracción forzada de mano de obra esclava de África hacia las Canarias desde el siglo XV, esto para la porción de litoral africano que navegaron.[80] La entrada de la nave en cuestión sucedió cuando el interés neerlandés por generar actividades comerciales en aquel continente comenzaba a ser de primera importancia, esto en el marco de la conformación de la hegemonía marítima de las Provincias Unidas en el siglo XVII. Esto a pesar de que iniciaron su participación en la trata de esclavos en 1596, cuando Pieter van der Haagen introdujo alrededor de 130 esclavos a Middelburg, Zelanda; no fue sino hasta la conquista del norte de Brasil, en 1630, cuando los neerlandeses formaron parte del comercio a gran escala de mano de obra africana, lo cual tuvo relación con la producción de azúcar desde el norte de Brasil, luego de arrebatar el monopolio territorial a Portugal, la cual estaba unificada a la corona hispana. El endulzante neerlandés en América alcanzaría sus topes

[79] *Idem*.

[80] Hugh Thomas, *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*, Barcelona, Planeta, 1998, p. 330-331.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de producción hasta la década de 1640.[81] No obstante, desde la primera parte del siglo anterior ya estaban activas otras potencias en la extracción forzada de africanos para su distribución y venta en el Caribe y el resto de América.[82]

Entonces, no fue sino hasta mediados del siglo XVII cuando las Provincias Unidas abrieron un espacio marítimo donde sus embarcaciones fluían constantemente en un espacio marítimo más allá de las costas africanas, el cual abarcó desde 1630 hasta por lo menos 1664. Es decir, participó en la configuración del comercio triangular del sistema-mundo del océano Atlántico: Europa participaba con la inversión de capital y con instituciones mercantiles, del África Occidental se extrajo mano de obra esclava, mientras que América absorbió la fuerza de trabajo africana a cambio de diferentes productos naturales, los cuales eran transportados al viejo continente.[83] Pero en este mar abierto también estaban izadas banderas inglesas, francesas y portuguesas dedicadas al comercio negrero. Básicamente, vinculaban, sobre todo, la parte central de la costa del Atlántico africano con el nuevo mundo, Brasil y diversos puertos en el Golfo-Caribe. Como ya dijimos, la nave neerlandesa se mantuvo al margen de la extracción de esclavos. El Atlántico central no estuvo exclusivamente destinado al movimiento forzado de hombres, mujeres y niños provenientes del África para el nuevo mundo.

[81] Johannes Menne Postma, *The Ducht in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 14-25; Ernst Van Den Boogaart y Pieter Emmer, *et al*., *La expansión holandesa en el Atlántico, 1580-1800*, España, Mapfre, 1992, p. 80-88; Wolfang Lenk, "Empire-Building and the Sugar Business in the South Atlantic (1621-1654)", en *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, Nikolaus Böttcher, Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (coords.), México, Iberoamericana/El Colegio de México/Vervuert, 2011, p. 88-93.

[82] Sobre este tema existe una vasta bibliografía, colocamos aquí aquella que trata el panorama general de la participación de potencias europeas en el comercio esclavo, véanse: Lutgardo García Fuentes, *El tráfico de negros hacia América*, en *Monografía Digital: Tres grandes cuestiones de la historia de Iberoamérica, ensayo y monografías*, Madrid, Fundación MAPFRE Tavera/Fundación Ignacio Larramendi, 2005, p. 25-45; Hugh, *La trata*…, p. 330-368; Herbert Klein y Ben Vinson III, *Historia mínima de la esclavitud en América Latina y en el Caribe*, México, El Colegio de México, 2013, p. 15-150.

[83] Menne, *The Dutch in the Atlantic*…, p. 1.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El Caribe

La embarcación neerlandesa arribó al Caribe el 6 de diciembre de 1616 y emprendió el tornaviaje hasta el 15 de junio de 1617. Los espacios donde estuvo la embarcación fueron el extremo oriental del Caribe, isla Trinidad y las costas próximas al delta del Orinoco, o sea en las fronteras del Golfo-Caribe; asimismo, navegaron las Antillas Menores y Mayores además de La Bermuda.

Un primer aspecto a subrayar fue que la nave combinó jornadas de movimiento y de reposo, esto en relación con el continuo desplazamiento de la embarcación a lo largo del derrotero trasatlántico. Otro ámbito a destacar fue el incremento de descripciones de accidentes geográficos costeros y el registro de fondos, además de que la altura dejó de tomarse de forma cotidiana. Lo plasmado en el memorial de viaje evidencia que este espacio marítimo resultó ser familiar, conocido, sabían hacia dónde guiar la nave, los nombres de puertos y demás referentes de costeros. Iniciemos pues el recorrido para pasar después al tema de las profundidades y luego incluir algunos datos sobre varios aspectos vinculados a la navegación caribeña.

La entrada al Caribe sucedió el día 6 de diciembre. El primer lugar en quedar consignado, luego de tres días de navegación y siguiendo la línea costera del Brasil septentrional, fue el río Chiba. Esto sucedió el 10 de diciembre. Se detuvieron ahí durante cuatro días. Así, el 13 de ese mes emprendieron la navegación hacia el noroeste hasta la boca del río Orinoco. El trayecto fue de cuatro días, arribaron el 16 de diciembre. La estancia en ese lugar sólo fue de un día. De modo que partieron el 17 de diciembre con dirección a la isla Mosquito —el memorial no contiene el día en que entraron a esa ínsula—. Al 11 de enero de 1617 estaban surtos en esa ínsula, y no fue sino hasta el 22 de enero cuando zarparon hacia las Antillas Menores.[84]

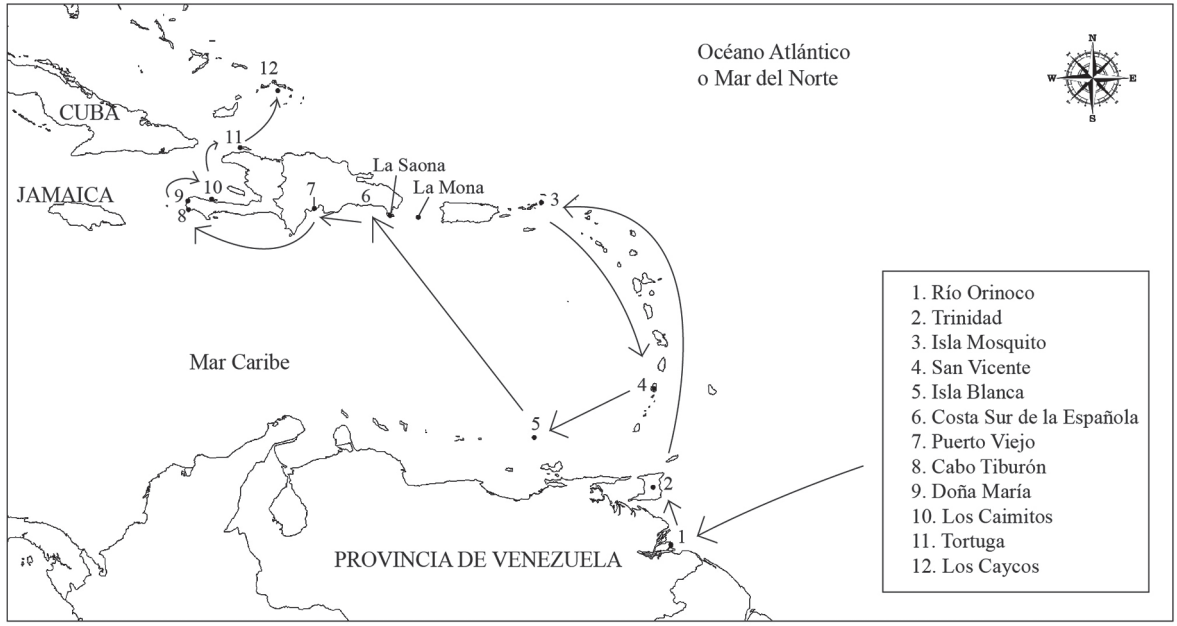
La entrada a ese archipiélago implicó un viaje que abarcó desde el 23 de enero hasta el 20 de febrero de 1617. Es posible dividir en dos partes esta porción del derrotero. Una fue el viaje alrededor de

[84] Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 15v-16v.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mapa 4.1
El Caribe



Fuente: Elaborado por Rodrigo de la O

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

la isla de San Vicente, entre el 23 de enero y el 5 de febrero. Otra fue hacia las "islas de los Caribes", desde el 5 hasta el día 20 de ese mes. Durante la estancia en la isla de San Vicente, los neerlandeses navegaron sin perder de vista la costa. Dilataron su estancia en la isla por un par de incidentes, a los cuales nos referiremos más adelante. Avistaron varios sitios de aquella ínsula: el 26 de enero estuvieron en punta Galera y en Punta del Gallo, sitio en el que suspendieron su desplazamiento hasta el 30 del mes. Ese mismo día izaron velas con dirección este noroeste hacia Puerto Bravo, todo ello siguiendo el perfil de la costa. En este sitio anclaron hasta el 4 de febrero; ese mismo día arribaron a los Bochos, ubicados al noroeste. En ningún momento registraron la latitud en la que se hallaba el barco, más bien emplearon los referentes costeros. El 5 de febrero dejaron los Bochos. Tres días después entraron a isla Blanca. Ahí permanecieron surtos hasta el 20 de aquel mes. El memorial no contiene otro movimiento naval.[85] Esta parte del recorrido ultramarino abarcó aproximadamente cinco meses —alrededor de 150 días—,desde la salida de Vlissingen, y dos meses —casi 60 días— desde que entraron al Caribe.

Luego de dejar isla Blanca, los neerlandeses ingresaron a otro espacio marítimo: las Antillas Mayores. La nave tomó rumbo hacia las islas adyacentes al suroriente de La Española, se trataban de la Mona y la Saona.[86] Esto sucedió entre el 20 y 22 de febrero. Así, decidieron navegar hacia la primera de las ínsulas señaladas, pequeña isla situada entre La Española y Puerto Rico. No fue sino hasta el 6 de marzo cuando alcanzaron la costa de La Española, aquél día pasaron frente a Basuta, cabo de los Yparay, puerto Xaqueta y puerto Viejo. Siete días después llegaron a puerto Salinas, o sea el 12 de ese mes. Permanecieron ahí cinco días, esto fue hasta el 16 de marzo. Un día después ya estaban en cabo de Tiburones. Hasta aquí todos esos lugares estaban ubicados en la franja sur de La Española. El 19 partieron a Doña María, su estancia en este lugar fue de dos días. El 21 zarparon y a la siguiente jornada estaban en los Caimitos, esto en la costa noroccidental de la ínsula. Ocho días después se

[85] *Ibidem*, f. 16v-17r.
[86] *Ibidem*, f. 17v.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

encontraban frente a las islas Tortuga para llegar esa misma jornada a los Caicos, o sea el 29 de marzo.[87]

El memorial coteja que desde Caicos hasta La Bermuda navegaron durante todo el mes de abril. En efecto, la salida de Caicos fue también dejar atrás el espacio marítimo del Caribe. Aunque es posible incluir a La Bermuda como parte del mundo caribeño conviene situarla como una isla en el extremo del Nuevo Mundo, en la antesala del mundo europeo y viceversa. En el caso de los holandeses, la isla fungió como escala previa al inicio del tornaviaje hacia Europa. Dejaron La Bermuda el 15 de junio y luego de un mes arribaron a los Países Bajos septentrionales el 15 de julio de 1617.

Uno de los aspectos constantes en el derrotero, en el Caribe, fue la toma de los fondos del mar en las proximidades de las costas. Esta técnica fue empleada para registrar la entrada a aguas menos profundas que las del mar abierto, es decir, la proximidad con la tierra e islas del Caribe. Lo anterior en conjunto con tomas continúas de altura. Ambos procedimientos se conjugaron para señalar la localización y nivel de cercanía a tierra. Así, desde el 5 de diciembre la nave navegó entre 17 y 17 y media brazas de agua luego de situarse en 6° 20'. Al día siguiente la latitud cotejada fue de 6°, avance hacia Ecuador, con dirección al suroeste, que significó una profundidad de cinco y seis brazas. Al parecer el 7 de ese mes se estaban internando a mar abierto. En esa ocasión su altura fue de 6° 20' con una profundidad de diez brazas. No obstante, corrigieron su rumbo con dirección al noroeste. De nueva cuenta se encontraron con profundidades correspondientes a litorales: dos, cuatro y dos y medias brazas. El 8 de diciembre de 1616 indicaron que "surgimos en dos brazas y media de fondo". Cuando dieron cuenta de la profundidad también dieron cuenta de la latitud de la nave: 6° 12'.[88]

Luego de lo anterior, la toma de altitud dejó de realizarse. Mientras los fondeos estuvieron en función de la movilidad e inmovilidad de la nave. El primero, quizá, para observar cómo fue variando la profundidad conforme al desplazamiento, y el segundo para ubicar cuando era conveniente echar anclas. Ambos para identificar posibles

[87] *Ibidem*, f. 17v-18v.
[88] *Ibidem*, f. 16r.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

riesgos para la navegación en el Caribe. En cuanto a la movilidad, por ejemplo, tenemos que el día 13 de diciembre "velejamos por el noroeste por fondo de 3 y 4 brazas", esto en las proximidades del río Chiba. El 30 de enero de 1617 apuntaron que de Punta del Gallo a Puerto Gallo estuvieron "velejando por 4 brazas y media". Asimismo, quedó en registro un tipo de movilidad, aquellas maniobras para acceder a los puertos o costas, lo cual sucedió en Puerto Salinas. Para aproximarse al lugar adecuado para arrojar las anclas era menester recorrer "dos, cinco y tres brazas". Anotaciones similares fueron plasmadas en el memorial respecto a la llegada a los Caimitos: "Cuando quisiereis entrar en los Caimitos hallaréis 9 y 10 pies de agua, pero no conviene demandar más fondo." Ahora bien, en torno a la inmovilidad de la nave dejaron por escrito que en isla Blanca: "[…] estuvimos surtos en seis brazas, bien se puede surgir más cerca porque es fondo sano y manso". Además de los usos del fondeo previamente indicados, sirvió éste para indicar a qué profundidad se hallaban elementos físicos del mundo subacuático. En la costa entre Yporay y Xaqueta existieron algunos cayos y un bajo de arena, que estaban a "10 brazas de agua encima de ellos".[89]

Fue en el Caribe donde se realizaron más anotaciones sobre navegación, obtención de recursos y descripción de las costas, además de algunos incidentes y encuentros con otros navegantes europeos. En cuanto a describir las costas, tenemos las palabras dedicadas a las cercanías del río Chiba: "Toda esta costa es una barra o plata de arena muy hondable." Los accidentes geográficos de las costas no dejaron de fungir como referentes para una navegación segura, por ejemplo, indicaron que entre los Bochos y Punta del Gallo "estaba un peñasco guardándole". En la isla Blanca anclaron cómodamente frente a un médano blanco. Respecto a la costa entre los Yporay y Xaqueta afirmaron que "es muy fondable y muy buen fondo para echar ancla por la parte de este bordo, cuando quisieren entrar están unos cayos y un bajo de arena". Otra anotación similar se refirió a Puerto Viejo pues "a la entrada está una piedra por la parte de este bordo, no arribar a ella porque no tiene casi agua encima". Una indicación más fue la entrada a Puerto Salinas: " para entrar en este

[89] *Ibidem*, f. 16r, 17r-18r.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

puerto, viniendo de Xaqueta, tiene tres bocas, tomaréis la de en medio y entraréis por dos, cinco y tres brazas, orcando por el rincón dejando los dos peñascos que se ven encima del agua a la mano de sobordo". En cuanto a los Caimitos, el memorial contiene lo siguiente: "Aquí hay una gran cantidad de peñascos desviados de tierra, mira bien y ve el de en medio." Otra anotación tuvo que ver con la navegación de la isla Tortuga fue la existencia de "un banco de arena muy en medio", lo mismo con la isla de Caycas, donde "es menester ir con cuidado, no orzando ni arribando por ser muy peligroso de cayos de arena".[90]

También encontramos información sobre recursos y características ubicados en tierra. Respecto a isla Blanca dijeron que "aquí [hay] mucha cantidad de cabras pero no hay gente en ella, también tiene un palo que se llama lisnom vestir [*sic*]". Mientras que en Puerto Xaqueta afirmaron que "hallaréis muchas naranjas, limones muy excelentes, linda agua, puercos y bueyes". Por su parte, Puerto Salinas presentaba dos características que llamaron la atención de los neerlandeses; por un lado, era un espacio propicio para el mantenimiento de la embarcación: "es extremado para dar lado y carena a las naos porque no tiene resaca"; y por el otro, presentaba abundantes recursos, tanto para provisionar las bodegas de la nave como para la explotación comercial: "[…] hay mucha cantidad de tortugas a mano y […] hay muchos puercos, vaquitas, novillos y mucha agua fresca, a la mano derecha, detrás del ala derecha, hay mucha sal y también muchos puercos". En la franja costera occidental de La Española, los neerlandeses se encontraron con fuentes de recursos básicos para la alimentación en la nave. En cabo de Tiburones encontraron "excelente agua, también mucha cantidad de naranjas, bueyes, puercos y vaquitas". En Doña María observaron que "allá hay muy buena agua fresca y también mucha arboleda de frutas". En los Caimitos "tenéis bastante agua fresca en la isla […], aunque es agua de lluvia, cae de las neblinas, siempre aquí en todo tiempo hallaréis barcos y en tierra firme grande u bella madera y mucha arboleda frutal". En la isla Tortuga ubicaron "mucha cantidad de agua fresca y muchos puercos". La Bermuda fue el último espacio

[90] *Ibidem*, f. 16r, 17r-18r, 19r.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

del cual se indicó los recursos que poseía: "hay mucha agua fresca, mucha cantidad de madera".[91]

En el memorial de viaje quedó plasmado un acuerdo entre dos holandeses: Erasmo Pedro, un maestre proveniente de Ámsterdam, y Albrech Bandule, perteneciente a la tripulación de la nave que nos ocupa. El primero dio al segundo "cinco pares de medias de seda, dos mosquetes y una espada y esto apostando que no había de rescatar en el río Orinoco ni en la Trinidad, y si rescatase la perdería y si no le había de dar por los cinco pares de medias 50 libras de grueso, 150 pesos de a 10 reales, y por los mosquetes y espadas 30 libras que son 90 pesos. Y de esto hicieron conocimiento". Este encuentro sucedió durante enero de 1617 en la isla de Mosquitos.[92] Esto tan sólo es una muestra de las formas de socializar entre los tripulantes de diferentes embarcaciones en un espacio marítimo.

Sobre el tema del comercio en el Caribe los neerlandeses dejaron anotadas algunas palabras. Por ejemplo, respecto al río Chiba afirmaron que "aquí no hay rescates ni trato de tabaco, pero [sí] de hamacas, papagayos y micos". Aunque no se relaciona al comercio, la captura de embarcaciones sí que implicaba la obtención de cierto botín; esto ocurrió frente a la costa sur de La Española: "[…] entre Xaqueta y Puerto Salinas hicimos la primera presa". Lo anterior es de relevancia porque si en el memorial no se consignó ningún tipo de intercambio comercial en los lugares que visitaron en el Caribe, entonces cómo explicar lo siguiente: "[…] hallamos en la carabela 1163 cueros, de los cuales en la mar gastamos 75 para cosas necesarias, otros 50 por manera que fondeamos en la Bermuda, de la carabela 982 cueros, el agua consumió 6 cueros".[93] Quizá la embarcación a la que hacen referencia sea la que capturaron en la costa sur de La Española, o alguna otra que cayó en sus manos y no fue consignado el evento en el documento de viaje.

Los incidentes relacionados a la estructura de la embarcación e instrumentos del arte de navegar también quedaron escritos en el memorial. Por ejemplo, el 25 de enero de 1616, frente a la isla de San Vicente, fue anotado lo siguiente: "[…] perdimos sobre la barra

[91] *Ibidem*, f. 17r, 18r-19r.
[92] *Ibidem*, f. 16r-16v.
[93] *Ibidem*, f. 16r, 18r, 19v.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

dos anclas". Al día siguiente, "perdimos nuestra chalupa y el árbol mayor se rajó a la vista de una isla que está tres leguas de punta Galera", esto en la misma ínsula. Esa misma jornada algunos miembros de la embarcación pasaron a la Trinidad, quizá en una de las tres piraguas cargadas de tabaco que avistaron luego de la fractura de aquella pieza de la nave: "fuimos a cortar dos árboles para jamelgar nuestro árbol mayor". Otro tipo de inconvenientes en el viaje estuvieron relacionados con la imposibilidad de navegar debido a los vientos opuestos. Esto sucedió dos días después de dejar isla Blanca. El 22 de febrero consignaron que "velejamos al nornoreste 16 ampolletas y 40 ampolletas al nornoroeste, de manera que navegamos varios cursos por los vientos se den contrarios". Esta situación obligó al piloto dirigirse hacia la Mona y la Saona.[94]

Cuando los neerlandeses entraron al Caribe, se desarrollaban ahí una serie de procesos que eran evidencia de la consolidación de la presencia española. Nos referimos al tejido de comunicaciones marítimas, a la actividad de comercio directo o contrabando, además de la erección de defensas costeras de diferente dimensión a lo largo y ancho de aquél espacio.[95] Digamos que se terminaba de dibujar la conformación de un amplio espacio que a pesar de que no dejaría de transformarse, los aspectos recién enlistados serían una constante a lo largo de su historia. En cuanto a los espacios que navegaron los holandeses podemos apuntar el esbozo contextual. Respecto a la presencia y actividad de navegantes neerlandeses podemos decir que desde finales del siglo XVI estuvieron accediendo a los límites orientales del Caribe y costas de Tierra Firme. Particularmente interesados por la sal, específicamente la ubicada en la punta de Araya, próxima a la provincia de Río Hacha. Ahora bien, la nave del capitán van Lenden, se introdujo al Caribe poco antes del fin de la Tregua de los Doce Años en 1619, es decir, arribó previamente al traslado de la guerra hispano-neerlandesa a aquellas aguas, situación amparada por la Compañía de las Indias Occidentales.[96] La actividad corsaria

[94] *Ibidem*, f. 16v, 17v.

[95] Véase Rodrigo de la O, *De corsarios*…, p. 361-363.

[96] Véase Cornelio Goslinga, *Los holandeses en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, 1983, p. 87-156; De la O, *De corsarios*…, p. 357-358.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mapa 4.2
El Caribe



Fuente: Elaborado por Rodrigo de la O

no impidió el avance holandés hacia el Amazonas y algunos años después, en 1640, la captura de Bonaire y Curazao.[97]

También cabe agregar que durante el derrotero holandés que nos ocupa, daba inicio la ocupación de las islas y espacios que España dejó "vacíos". Uno de éstos fue las Antillas Menores. El mapa quedaba completo a finales del siglo XVII, cuando holandeses,

[97] Informe sobre avance holandés y francés en el río Amazonas, 4 de abril de 1615, s. l., AGI, *Patronato*, 272, r. 3, f. 2v-3v; Carta del gobernador de Venezuela, Luis de Fuenmayor, 18 de diciembre de 1641, Coro, AGI, *Patronato*, 268, n. 2, r. 5, f. 2r-3r.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ingleses, galos y daneses habitaban y explotaban los recursos de aquellas ínsulas. En cuanto a La Española, podemos decir que se encontraba aún sacudida por los eventos que ocurrieron entre 1605 y 1606: las Devastaciones de Osorio, o el abandono forzado de las villas y ciudades del oriente y norte de la ínsula, gracias a la actividad contrabandista que en esos espacios ocurría. Tal medida no evitó que la actividad comercial directa continuase, además de que proliferara el ganado cimarrón, pero sobre todo fue la preparación del terreno para la entrada de los franceses en el occidente de La Española así como el establecimiento de la guarida pirática por excelencia: la isla Tortuga, ubicada al extremo noroccidental de La Española.[98]

A modo de cierre

El Atlántico fue un sistema-mundo-oceánico conformado por la interacción entre los espacios marítimos que lo articulan, lo que implica una organización interna, en la cual la separación permite situar socialmente cada elemento, es decir, median espacios entre cada una de las realidades históricas del entramado. La articulación sucede a través de la movilidad, característica de primer orden de los océanos. El caso que presentamos nos permitió observar cómo lo heterogéneo de un océano puede ser ordenado y organizado a partir de la articulación de diferentes espacios y contextos históricos, tanto a escala general como a nivel del mar —esto en función de prácticas marítimas concretas—. También representa una forma de aproximarnos, más allá de visiones que destacan sólo un aspecto de la realidad histórica —pero no por ello menos importantes para reconstruir y situar en el tiempo los ámbitos específicos o empíricos—, a las formas de vivir el espacio marítimo y de vincularse con él, por parte de

[98] Véase *Forma de asegurar los puertos y poblaciones de todas las costas de las Indias*, manuscrito de Sebastián de Roteta, 1694, Wichita City Library, Driscoll Piracy Collection; Antonio Gutiérrez Escudero, "La estructura económica de Santo Domingo, 1500-1795", en *Historia de la República Dominicana*, Frank Moya Pons (coord.), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Academia Dominicana de la Historia/Ediciones Doce Calles, 2010, p. 75-76.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ciertos hombres neerlandeses de inicios del siglo XVII. Sobre esta idea citamos a Deleuze y Guattari, cuando apuntan que los viajes deben distinguirse "por el modo de espacialización, por la manera de estar en el espacio, de relacionarse con el espacio".[99] En esta ocasión, las formas identificadas a partir del estudio de caso ayudan a proyectar una propuesta amplia que pretende subrayar las complejas interconexiones que hacen y son hechas por el espacio marítimo simultáneamente.

[99] Deleuze y Guattari, *Mil mesetas*…, p. 490.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ESTUDIO PRELIMINAR DEL NAVÍO DE GUERRA *DRAGÓN*, CONSTRUIDO EN LA HABANA EN 1745 Y HUNDIDO EN LA SONDA DE CAMPECHE EN 1783

Javier López Martín
Instituto Nacional de Antropología e Historia
Subdirección de Arqueología Subacuática

Este trabajo es fruto de la investigación que se llevó a cabo durante el año 2015, sobre el navío de guerra *Santa Teresa de Jesús*, alias el *Dragón*, auspiciada por la Subdirección de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia, al amparo del proyecto "La Flota de la Nueva España de 1630-1631. Inventario y diagnóstico de recursos culturales sumergidos en el Golfo de México" que estuvo financiado por la misma subdirección. Dicha investigación se halla aún en curso, por lo que estas páginas —resultado de la conferencia pronunciada en el Tercer Coloquio Internacional sobre Cultura Marítima—,[1] únicamente representan una aproximación a la historia del navío, quedando para un futuro inmediato una más completa reconstrucción de los hechos históricos. Parte de la documentación custodiada en España todavía se está examinando, mientras que otra parte conservada en México aún está por analizar. Estas páginas son, por lo tanto, un estudio preliminar del necesario y más completo trabajo que aún está por llegar y que necesariamente tendrá que abarcar todas las fuentes consultadas en diferentes acervos. El anexo 1 recoge aquellas rutas realizadas por el *Dragón* de las que se ha obtenido información. El estudio de la documentación pendiente de análisis proporcionará nuevos datos que añadir sobre sus rutas y destinos. Las fuentes de las noticias recogidas en el anexo se hallan citadas en el texto. Se han omitido expresamente

[1] A cuyas organizadoras —Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos— agradezco la invitación.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

referencias a las dimensiones del navío y otros detalles de su construcción debido a que aún se están analizando.

El *Dragón* aquí estudiado no fue el primero de ese nombre. El 11 de agosto de 1724 la *Gaceta de Madrid* recogía la noticia del regreso desde Jamaica del "Navío de Guerra llamado *Dragón*".[2] Otro de igual nombre, alias *Santa Rosa de Lima*, de 64 cañones, se construyó en La Habana en 1737 —uno de los primeros allí fabricados—, y fue uno de los navíos que se hundieron en Cartagena de Indias para bloquear Boca Chica, durante el ataque de Vernon en 1741.[3]

El *Dragón* que tratamos en estas páginas fue construido en La Habana, entre los años 1744 y 1745, por Juan de Acosta, un constructor de esa ciudad, y según los planos del ingeniero de origen francés Ciprián Autrán, quien había llegado al arsenal de La Carraca en enero de 1733.[4] Autrán fue el sustituto de Antonio Gaztañeta como director de construcciones navales.[5] En 1742 publicó la obra *Métodos, reglas y proporciones para la construcción de bajeles* —hoy desaparecida— y en 1744 fue destinado al arsenal de La Habana, regresando a Cádiz dos años después. En 1772 se le nombró "Capitán Superintendente de las Maestranzas de la Real Armada".[6] El *Dragón*, con base en Cádiz, estaba armado con 60 cañones,[7] y se hundió en mayo de 1783, a consecuencia de quedar varado en el Bajo Nuevo de la sonda de Campeche.

Una de las primeras singladuras del *Dragón* fue la llevada a cabo en 1745, durante la cual tuvo, posiblemente, su bautismo de fuego.

[2] *Gaceta de Madrid*, n. 36, 5 de septiembre de 1724, p. 143.

[3] Julio Guillén, *Relación de los principales acaecimientos ocurridos al capitán de navío don Pedro Stuart y Portugal, comandante de los navíos de S. Magestad el Dragón y la América, con el nombrado el Danick, capitana de Argel, el día 28 de noviembre de 1751. Anotada por el también Capitán de Navío D. Julio F. Guillen*, Madrid, Colección de Relaciones editadas por el Museo Naval, 1952, t. I, p. 19.

[4] José Quintero González, *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004, p. 358.

[5] *Ibidem*, p. 228.

[6] Archivo General de Indias [en adelante AGI], *Contratación*, 1605, s. f.

[7] Según el estado de las fuerzas navales en 1774, véase Cesáreo Fernández Duro, *Historia de la Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón. Tomo VI: 1701-1758*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 1900, p. 227.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El día 17 de mayo, cuando realizaba mediciones para determinar su posición exacta entre el cabo de San Antonio (Cuba) y cabo Catoche (Yucatán), el *Dragón* divisó cuatro velas que parecieron ponerse a la fuga, pero poco después se comprobó que dos de las embarcaciones eran balandras[8] que navegaban en su rumbo. Cerca del ocaso y ya con una de ellas por popa,[9] una de las balandras disparó una salva de artillería e izó el pabellón inglés en el gallardete,[10] confirmándolo con un cañonazo. José Antonio de Herrera, comandante del *Dragón*, dio orden de ignorar los disparos con el fin de que las embarcaciones inglesas se les acercaran. A la distancia adecuada, el *Dragón* enseñó su costado a la vez que Herrera mandaba izar pabellón español y descargaba toda su artillería por sorpresa. La escaramuza se prolongó hasta la noche, cuando la balandra logró perderse en la oscuridad. Al día siguiente, el *Dragón* continuó su derrota[11] en busca de la sonda de Campeche —la ruta por la que se navegaba entre La Habana y Veracruz—. Sin embargo, la balandra reapareció y se agrupó con su compañera. Durante toda la jornada Herrera mantuvo a su tripulación en estado de alerta y en disposición de combate, armas en mano y la artillería cargada. De madrugada, Herrera ordenó izar bandera y gallardete españoles y el *Dragón* empezó el fuego "con tan inzesante ferocidad que apenas mediaba tiempo para poder cargar la artillería, pues lo mismo era entrar la una y descargar ambas bandas que venir la otra". La balandra inglesa opuso tenaz resistencia, pero finalmente un tiro acertado consiguió romper su mastelero mayor[12] y echar al agua su gallardete; aunque las balandras se rehicieron prontamente y volvieron a la carga, al final —severamente castigadas por el fuego del *Dragón*— empezaron a ceñirse[13] al viento y huyeron.

[8] Balandra: embarcación a vela de un solo palo, generalmente dedicada a fines comerciales.

[9] Popa: parte trasera de la embarcación.

[10] Gallardete: banderas muy largas y angostas de diferentes colores.

[11] Derrota: ruta que se traza en navegación para trasladarse de un lugar a otro.

[12] Mastelero mayor: palo que se encuentra en el extremo del mástil, sobre la cofa, y sostiene gavias y juanetes.

[13] Ceñir: navegación que realiza un barco de vela contra el viento, en el menor ángulo posible. Navegar de bolina, bolinear.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Poco después, en el mes de octubre, se ordenó al *Dragón* que fuera junto con el *Fuerte* a realizar un viaje de reconocimiento y salieran al encuentro de los navíos de registro que venían de México para darles escolta hasta Cuba. Antonio de Herrera, al mando de los dos navíos pero a bordo del *Fuerte*, tenía orden de ir a esperarles al punto donde confluyen las entradas del canal de las Bahamas y de la sonda de las Tortuguillas, en las inmediaciones de la Florida, que eran las rutas de acceso hacia La Habana desde España y desde el seno mexicano, respectivamente.

Durante este viaje Herrera escribió un diario en el que se incluyen las maniobras, rumbos, vientos y mareas de la travesía. Este *Diario de La Habana a Tortuguillas*,[14] se inicia con la orden que Herrera recibió el 29 de octubre, por la cual tenía que quedarse a las afueras del puerto de La Habana y por la que ambos navíos tenían que pasar a la sonda de las Tortuguillas a esperar los navíos de registro, que el día 15 de octubre tenían que haber salido de Veracruz. Andrés Reggio, comandante general de la flota, había solicitado personalmente que el teniente de fragata José de las Casas se uniese a la escuadra por si surgía alguna eventualidad. Zarparon al amanecer perdiendo de vista el Morro y el día 31 alcanzaron las inmediaciones de los puertos de Mariel y Cabañas. Por la noche se pusieron en derrota hacia la sonda de las Tortuguillas, pero al amanecer fueron arrastrados por las corrientes, estando en peligro de cruzarse con los navíos de registro sin posibilidad de verlos e impidiéndoles cumplir con su misión de darles escolta. Para evitar esta posibilidad, regresaron hasta divisar la costa de Cuba pero sin perder el canal ni la sonda. Con la costa cubana en lontananza, marcaron hacia el pico de Guajabón y después navegaron hacia la sonda sin alteración. El día 9 de noviembre divisaron una embarcación a la que dieron el alto, se trataba de una fragata que había sido hecha presa pero que consiguió zafarse. Herrera mandó traer a su capitán, quien le comunicó el mal estado en el que se encontraban. Tras prestarles ayuda, el día 13 entraron en el puerto poniendo fin a su misión.

[14] *Diario de las cosas más particulares acaezidas en el viage que acavo hacer con los navíos Fuerte y Dragon*, Archivo del Museo Naval [en adelante AMN], c. 174, ms. 273/004.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Así finaliza, a grandes rasgos, el diario abreviado del comandante Herrera. A pesar de que no se menciona el nombre del comandante del *Dragón*, es posible que fuera Manuel de Paz, a quien se había entregado el mando del navío a finales de ese año. Paz escribió otro diario que también ha sobrevivido[15] y en el que narra cómo, durante la singladura, el *Dragón* quedó varado, un motivo de extrema gravedad que dio lugar a un proceso para esclarecer los hechos. El primero en dar su versión fue el comandante.

Siguiendo órdenes de Reggio, Manuel de Paz zarpó con el *Dragón* del puerto de La Habana el día 19 de noviembre de 1745 —apenas una semana después de regresar de la sonda de las Tortuguillas—, para que junto con los navíos *Conquistador* y *Bizarra* navegara por el veril[16] de la sonda desde el cabo de San Antonio hasta Tortuga y fuera de patrulla a reconocer el cayo de Sal, en Bahamas.[17] Zarpando con la primera brisa, el *Dragón* salió del puerto y pronto se le incorporaron los dos navíos. Sin embargo, Paz no quiso acercarse al cayo de Sal por su cercanía a la boca del canal de Bahamas —debido a la gran fuerza que alcanza allí la corriente—, por lo que pusieron rumbo hacia el cabo de San Antonio arribando allí al atardecer. El día 22 de noviembre llegaron a catorce leguas del cabo, pero incluso con vigías en los topes no pudieron divisar tierra por lo que pusieron rumbo SSO a una distancia de cinco o seis leguas de la costa. Sin embargo, esa no era realmente su verdadera situación, hecho que atribuían "a efecto de las muchas corrientes que hay y error de dicho Piloto". La fuerte corriente y el fallo del piloto en la derrota provocaron que súbitamente el *Dragón* quedase varado en fondo de arena cuando ya era noche cerrada. Rápidamente, viendo muy cercanos al *Conquistador* y a la *Bizarra*, Paz hizo señales para que los navíos no quedasen también varados. El *Dragón* estuvo varado alrededor de dos horas y poco después, sin otro impulso que el viento, salió por sí mismo sin más ayuda que la proporcionada por la cebadera[18] y el

[15] AMN, c.175, ms. 275/005.
[16] Veril: línea que une puntos de igual profundidad en las cartas náuticas, también llamada isobata. Orilla o borde de un bajo, sonda o placer.
[17] Antiguamente conocido como El Placer de los Roques.
[18] Cebadera: vela que va en el bauprés.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

foque.[19] Gobernó entonces hacia donde el *Conquistador* y la *Bizarra* esperaban a la capa[20] y como era de noche los tres navíos navegaron en conserva sirviéndose de fanales.[21]

La respuesta de Paz tras el accidente fue fulminante: suspendió al primer piloto y otorgó el rumbo de la nave al segundo hasta que la situación quedase aclarada. Cuando se hubieron reconocido las cercanías del cabo de San Antonio y se comprobó que no había nave enemiga, la escuadra se puso "en derrota para el viril de la sonda de las Tortugas", aunque no se llegó a alcanzar sino hasta el día 30 de noviembre, debido a "la gran fuerza y variedad de corrientes que me confundían todas las derrotas". Una vez alcanzada dicha sonda, Paz mantuvo en ella a los tres navíos con gran dificultad a causa de la perseverancia de los vientos del sur. El día 5 de diciembre, Paz ordenó echar el ancla. El día 7 intentaron salir, pero fue hasta el 10, cuando volvió el viento del norte, que pudieron poner rumbo de regreso a La Habana, saliendo de la sonda el día 12 y finalizando la derrota al día siguiente.

Inculpado por el vergonzoso accidente, el primer piloto del *Dragón*, Juan Bernardo Mayonade, tuvo que poner su defensa por escrito, explicando las razones de su gobierno al frente del timón del navío. Mayonade calculó que el día 22 de noviembre se encontraban a 42 millas del cabo de San Antonio, con la esperanza de alcanzar la altura de Sancho Pardo. En ese momento, Mayonade pidió "en voz alta y públicamente" a Manuel de Paz que soltase vela, pero el comandante se contentó con amurar[22] la mayor, cuando en realidad, en opinión de Mayonade, convenía dar todas las velas al viento, no sólo para seguridad de la navegación, sino para contrarrestar la fuerza de la corriente.

Es evidente que Mayonade expresó su parecer al comandante públicamente —delante de la tripulación— y que éste, según su versión, no soltó vela en contra de lo que el piloto le solicitó. El piloto continuó su defensa argumentado que con más vela se hubiera

[19] Foque: vela de forma triangular que se sitúa normalmente a la proa.

[20] Aguantar la capa: resistir el temporal de la manera más apropiada para el barco.

[21] Fanal: farol o linterna que se coloca a popa del buque para aviso de los navegantes.

[22] Amura: Cabo o aparejo que hace firme el puño de una vela en cubierta o el puño de proa más bajo de una vela. Amurar: sujetar las velas por el puño de amura.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

navegado más y se hubiera alcanzado el cabo de día. A juicio de Mayonade, su navegación había sido prudente y si algo salió mal fue porque no había tenido suficiente autoridad para ejecutar lo que creyó conveniente conforme a lo que le dictaba su experiencia. Su navegación —concluía— fue bien acertada hasta el día 23. La novedad ahora era que inculpaba al segundo piloto, pues Mayonade no pidió simplemente más vela, sino que delegó completamente la conducción del navío al segundo piloto y el comandante a su vez la delegó a otro piloto supernumerario. En su opinión, por lo tanto, Mayonade no contribuyó en modo alguno a la varada del *Dragón*.

Sin embargo, los testigos del auto no opinaron igual. Efectivamente, los tenientes de navío, Miguel Castellanos, Ventura Murrieta y el teniente de fragata, José de Pumarejo, testificaron en su contra. Castellanos sostuvo que Mayonade había "cometido un yerro muy grande" en el gobierno de la nave, pues no era culpa del capitán sino del piloto el haber variado la derrota. Ventura de Murrieta, primer oficial del *Conquistador*, y José de Pumarejo fueron de la misma opinión. Por su parte, el piloto mayor de la Escuadra de Barlovento, Bartolomé de la Rocha, intentó excusar el planteamiento de la derrota trazada por su colega, pues reconocía que las corrientes en esas aguas eran muy fuertes y exculpaba al piloto con base en la poca práctica que tenía en la navegación en aguas americanas.

Queda claro por las posturas de los testigos, que había un gran corporativismo en la armada, pues tanto los oficiales como el piloto mayor apoyaron o criticaron, respectivamente, al comandante o al piloto del *Dragón* en función del grupo profesional al que pertenecían.

A principios de octubre de 1748 y todavía con Manuel de Paz al mando, el *Dragón* formó parte de la escuadra de siete navíos[23] que, bajo las órdenes del propio Reggio —quien iba a bordo del *África* de capitana—, defendió La Habana de la escuadra británica, compuesta de igual número de navíos,[24] que mandaba Charles H. Knowles. La Paz de Aquisgrán que puso fin a la guerra anglo española estaba a punto de ser firmada, pero ambos almirantes, ignorantes del inminente acuerdo, se enfrentaron a las afueras del puerto de La Habana. Los hechos comenzaron el día 4 de octubre, cuando la escuadra de

[23] *África, Real Familia, Dragón, Conquistador, Galga, Invencible* y *Nueva España*.
[24] *Cornwall, Lenox, Tilbury, Stratford, Warwick, Canterbury* y *Oxford*.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Reggio divisó y apresó una goleta inglesa cercana a la sonda de la Tortuga, la cual le informó del número de navíos que formaban la escuadra de Knowles y de su posición. Reggio volvió entonces a La Habana para provisionarse de jarcia[25] y de velamen, y poder volver con garantías de éxito a enfrentarse a los ingleses. El día 6 se divisaron ambas escuadras a las afueras de La Habana, pero estuvieron al pairo preparándose para el combate. El día 11 de octubre, la fragata española *Galga* —muy rápida— apresó al abordaje un bergantín[26] de Knowles, acción que sirvió para que ambas escuadras finalmente reaccionaran y se tocara zafarrancho de combate al día siguiente. Sin embargo, el *Dragón* tenía abierta una importante vía de agua, por lo que se separó del grupo y forzó a Reggio a replegarse para navegar en su custodia, perdiendo así la ventaja inicial que había obtenido gracias al viento favorable. El día 12 el *Dragón* disparó sus baterías contra el *Devonshire*, dejándole maltrecho, pero tuvo que abandonar su puesto debido a la vía de agua que resultaba imposible de atajar a pesar de estar empleando a toda la marinería en las bombas de achique. Reggio entonces decidió plantar cara a Knowles, a quien le salió cara la amenaza a La Habana, pues el combate acabó en tablas, con ambas flotas destrozadas a cañonazos, un millar de muertos y buenos oficiales de los dos bandos sacrificados en balde. Knowles no pudo capturar ni barcos, ni cañones, ni hombres de Reggio, cuya capitana fue pasto de las llamas.[27]

Londres sometió a Knowles a un consejo de guerra, celebrado el 11 de diciembre de 1749, mientras que Reggio regresó a España como el triunfador que había logrado evitar la invasión inglesa. Para su regreso a España Reggio formó su flota con cinco navíos de guerra de Su Majestad[28] que zarparon del puerto de La Habana el 13 de mayo de 1749 y llegaron a las cercanías de La Coruña el 12 de julio. No fue sino hasta el 8 de julio cuando tuvieron noticias del acuerdo de paz firmado entre España e Inglaterra.

[25] Jarcia: conjunto de cabos y cables de una embarcación a vela.

[26] Bergantín: barco generalmente de dos mástiles y velas cuadras, veloz y maniobrable.

[27] José Luis Sariego del Castillo, *De Sevilla a Veracruz. Historia de la Marina española en la América Septentrional y Pacífico*, Sevilla, Gráficas del Sur, 1975, p. 247.

[28] *Vencedor*, *Invencible*, *León*, *Tigre* y *Nueva España*.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En un primer momento el *Dragón* formaba parte de la flota de Reggio, pero finalmente permaneció en América acumulando caudales procedentes del Consejo de Inquisición, por lo que regresó en solitario. Como medida de precaución ante un posible desastre, se había dado orden para que los caudales se registraran "por mitad en Capitana y Almiranta", pues existía el peligro de sufrir cualquier riesgo inherente a la navegación y enfrentarse a la pérdida total de los caudales. De esta forma, el *Dragón*, que iba de capitana, llevó en su bodega 10 692 pesos, mientras que la otra mitad se depositó en el *Nueva Reina*, que iba de almiranta. Como al llegar a España la flota no pudo alcanzar Cádiz debido al mal tiempo, se dirigió al puerto de la Graña, en El Ferrol, donde echó el ancla en julio de 1749.

Al año siguiente el *Dragón* fue puesto bajo el mando del capitán de navío Pedro Fitz- James Stuart, sirviendo de segundo oficial Juan Ignacio de Salabarría. En noviembre de 1751 el *Dragón* zarpó de su base en Cádiz junto con el *Santiago la América* para realizar patrullas de vigilancia contra el corso —procedente de la regencia otomana de Argel— que acosaba las costas españolas e italianas capturando naves de comercio y navegación. El comandante del *América* era el capitán de navío Luis de Córdova y su segundo, el capitán de fragata, Juan Manuel Pérez de Alderete, marqués de Casinas.

En el transcurso de esta misión el *Dragón* llevó a cabo una de sus acciones más memorables al divisar al oeste del cabo de San Vicente dos navíos argelinos que se encontraban al acecho de presas. Los navíos españoles iniciaron una persecución que se prolongó durante varios días y que fue digna de ser narrada en distintos opúsculos.[29] Los navíos argelinos eran el *Navío Nuevo*, almiranta de 54 cañones,

[29] *Relación de los principales acaecimientos ocurridos al Capitan de Navio Don Pedro Stuart y Portugal, Comandante de los Navios de S. Mag. el Dragon, y la America, con el nombrado el Dancik, Capitana de Argel, el dia 28 de noviembre de 1751*, Cádiz, [¿1752?], Biblioteca Nacional de España [en adelante BNE], AFRGF/5932; *Plausible combate y fogoso ardimiento que el valor nunca vencido del capitan de navio Don Pedro Stuart y Portugal, comandante de los de su magestad nombrados Dragon, y America, de porte de sesenta cañones con la capitana, y Almiranta de Argel, Amados el Dansich, y el nuevo, el primero de sesenta, y el segundo de cinquanta y quatro, celebro victorioso en el cabo de San Vicente, el dia 28 de noviembre del año passado de 1751*, Madrid, s. e., 1752, Biblioteca Nacional de Francia (en adelante BNF), 4-YG-9; *Relaçao do combate que teve o capitao de navio Dom Pedro Stuart e Portugal, commandante dos navios chamados Dragon e America de porte de sessenta canhoens ou peças, com a capitania e almirante de Argel, chamados Dansik*

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

y el *Dansik*, capitana de 60. Tras una complicada maniobra se consiguió separar a los navíos y el *Navío Nuevo* acabó por huir. El *Dragón* se dispuso entonces a perseguir a toda vela al *Dansik*, cañoneándole durante toda la tarde, pero sin poder acercarse lo suficiente. Tras una enconada persecución el *Dragón* llegó a ponerse costado con costado para empezar a batirle sin descanso hasta la madrugada del día 29, dejándole agujereado, desarbolado del mastelero de gavia[30] y con la driza mayor[31] cortada. Entró entonces el *América* a continuar el fuego y relevar al *Dragón* que se retiró a componer sus jarcias, maniobras y velas, "que estaban todas hechas pedazos" por el fuego recibido desde el *Dansik*. Al día siguiente, recompuesto, el *Dragón* volvió al ataque junto con el *América* y empezaron de nuevo a castigar duramente al *Dansik* hasta que a causa de la mar gruesa se fue quedando fuera de alcance hasta el día siguiente, cuando se reanudó el combate. El día 1 de diciembre, finalmente y tras un duro castigo, el *Dansik* arrió su bandera y enarboló la blanca. Se rescataron cincuenta cautivos cristianos junto con la tripulación del navío argelino antes de que Stuart ordenase incendiar el *Dansik*, pues no había forma de salvarlo a causa de los innumerables destrozos causados por el fuego de la artillería del *Dragón* y el *América*.

Al regreso del *Dragón* a su base se ensalzó la conducta y el valor de los oficiales y de toda la guarnición y tripulación. El rey, por medio de un oficio del marqués de la Ensenada —secretario de Estado— al marqués de la Victoria —capitán general de la armada—, recibió con suma satisfacción la noticia, manifestando su real agrado y promocionando a Stuart por Real Orden el 25 de diciembre de 1751, a jefe de escuadra y otorgando a Luis de Córdova una encomienda de la Orden de Calatrava. Los segundos oficiales, Pérez de Alderete y Salabarría, fueron ascendidos a capitanes de navío, y las tripulaciones de ambos navíos —excluyendo oficiales superiores y guardia marinas— fueron premiados con una paga extra según sus respectivos

et Novo, o primeiro de 60 canhoens e o 2 de 54, Lisboa, s.e., 1752, BNF, GEN.III.2979(3); Guillén, *Relación*…, reproduce el texto impreso en Cádiz.

[30] Mastelero de gavia: mastelero del palo mayor.

[31] Driza mayor: cabo que sirve para izar o arriar las velas, banderas, etcétera. Generalmente está formado por una parte de cabo —que se denomina llamador— y otra de cable.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

sueldos. A los heridos que hubieran quedado imposibilitados se les concederían sueldos de inválidos "en cualquier parte que los quieran disfrutar" y a las viudas de los fallecidos se les pagarían dos terceras partes del sueldo de sus maridos.[32] Tras el combate se compuso un romance y se aprobó el diseño de una medalla para acuñar (figura 1). La *Gaceta de Madrid* ofreció a sus lectores la victoria de los navíos españoles en su edición del 26 de enero 1752, informando además de la muerte en la horca que habían sufrido el comandante y los oficiales del *Danisk*.

Tras pasar el año de 1752, entre El Ferrol y Cádiz, realizando labores de mantenimiento, el *Dragón* volvió a zarpar en abril de 1753 rumbo a Veracruz al mando del capitán de navío Francisco Cumplido, siendo de nuevo Clemente Hernáiz de Rivas su maestre de plata. El 24 de abril, el bailío Julián de Arriaga —jefe de escuadra de la Real Armada y presidente de la Casa de la Contratación— escribía a las autoridades de Veracruz confirmando a Rivas como maestre del *Dragón* y dando cuenta del modo en el que debía cobrar los fletes de la carga transportada en el navío, aludiendo a las hojas de registro de las mercancías que se habían presentado en la Casa de la Contratación antes de zarpar, y cuya orden debía presentar ante los oficiales de la Real Hacienda de Veracruz. Ese mismo día Rivas firmaba la relación de la carga a cuenta del rey y de particulares. Se trataba de 2 926 quintales de azogue por cuenta de la Real Hacienda, 35 tercios de paños de la fábrica de la Real Compañía de Guadalajara, otra de distintos pertrechos de guerra y artillería,[33] y finalmente pliegos de particulares y del Real servicio. Es decir, Rivas estaba al cargo no sólo de la custodia de las cargas de plata y oro que pudiera llevar el navío, sino que además estaba al cuidado de los transportes de armas y municiones. Al día siguiente se daba copia certificada al arsenal de La Carraca, y Rivas firmaba la confirmación de haber recibido a bordo del *Dragón* el mencionado cargamento de

[32] AMN, 1178, F 001/34, es la misma relación que la conservada en la BNE bajo la signatura AFRGF/5932. *Gaceta de Madrid*, n. 52, 28 de diciembre de 1751, p. 414-416; Fernández Duro, *Historia de la Armada Española*…, p. 416; Guillén, *Relación*…, p. 23; *Revista General de Marina*, v. 245, julio de 2003; *Miscelánea*, v. 26, n. 263, p. 492.

[33] Entre otras cosas, catorce cañones de bronce de a 24, cinco de a 16, tres de a doce, ocho de montaña de a cuatro, 2 930 fusiles con sus bayonetas y 8 000 portafusiles.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

armas. Arriaga también ordenaba que las armas se descargaran en Veracruz, que se entregaran a los oficiales reales del dicho puerto y quedasen a disposición del virrey. Una vez realizada la entrega del armamento, Rivas debía traer consigo el consiguiente certificado o testimonio que acreditase haber realizado la entrega y presentarlo en Cádiz al presidente de la Casa de la Contratación.[34]

Un día antes de zarpar, el 24 de abril, se daba licencia de embarque a Pedro Manuel de Arandia, que iba a Manila a tomar posesión del cargo de gobernador y capitán general de Filipinas. Junto a él se daba licencia a quince personas, entre oficiales y marinería, que iban a formar parte de la tripulación del *Dragón*. Arandia iba acompañado de su familia y de un grupo de asistentes personales y junto a él embarcaron distintos oficiales de la armada y una misión de Agustinos Calzados que pasaban como misioneros. Ese mismo día 24 se entregaba la relación definitiva de personas que se embarcaban[35] y al día siguiente el *Dragón* zarpaba de Cádiz con sus bodegas repletas de azogue.

El 27 de junio, el *Dragón* echaba el ancla en el puerto de San Juan de Ulúa y se ordenaba que los caudales que debían enviarse a España se embarcasen únicamente en ese navío por orden expresa del rey. Un mes después, el 30 de julio, se entregaba en los almacenes de Veracruz el cargamento de pertrechos de guerra que se había embarcado en Cádiz por orden de Arriaga. Todo llegó intacto excepto 17 portafusiles —de un total de 8 000— que estaban "algo rotos", y tan sólo se perdió un quintal de azogue, entregándose 2 925 quintales. Fue, por lo tanto, una entrega óptima.

Para el viaje de regreso se realizó el consabido registro que especificaba la carga que se traía a España[36] y poco después hacía escala en La Habana donde se embarcaban 39 937 pesos. El 9 de marzo de 1754, arribaba el *Dragón* en el puerto de Lisboa y el 30 entraba en la bahía de Cádiz con más de 7 millones de pesos a bordo,[37] uno de los mayores cargamentos traídos por un solo buque, tal y como

[34] AGI, *Contratación*, 1546.
[35] AGI, *Contratación*, 5495.
[36] AGI, *Contratación*, 2542A, f. 345v.
[37] AGI, *Contratación*, 5495, n. 2, r. 4.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

reflejó la *Gaceta de Madrid*.[38] Llevaba además un cargamento de almagra —óxido de hierro empleado en la pintura como colorante—, alhajas de plata que se remitían desde México para la iglesia,[39] más de 1 000 quintales de cobre, 5 416 arrobas de grana fina, 639 de añil y 30 600 vainillas. Al llegar correctamente toda la mercancía, Rivas, como responsable de la misma, no tuvo que responder de ninguna pérdida.

El 5 de septiembre del año siguiente volvió a zarpar de Cádiz rumbo a Veracruz en conserva de los navíos *América* e *Infante*, formando una escuadra que tenía al mando a Blas de Barreda. Esta vez, el *Dragón* llevaba a bordo al nuevo virrey de Nueva España, Agustín de Ahumada y Villalón, marqués de las Amarillas. Después, con el fin de vigilar a las escuadras que habían ido a las colonias de Norteamérica, se dispuso que Barreda pasara con los navíos *Dragón* e *Infante* a reforzar la Armada de Barlovento.[40]

Hay un vacío documental para el quinquenio 1755-1760. La siguiente noticia se refiere al 29 de enero de 1760, fecha en la que se le daba el mando del *Dragón* a Isidoro del Postigo para hacer de almiranta de la flota y se le avisaba para que pasase a Cádiz.[41] Es posible que Postigo estuviera aún al mando del *Dragón* a finales de junio, cuando zarpó desde Cádiz —formando parte de la flota de Carlos Reggio—[42] y llegó a Puerto Rico, el 11 de agosto, y a Veracruz, el 4 de septiembre. Le acompañaba el *España* de capitana, a bordo del cual iba el nuevo virrey Joaquín de Monserrat, marqués de Cruillas (1760-1766). Para el tornaviaje la flota salió de Veracruz el 3 de mayo de 1761, llegando a La Habana el 29 de junio junto con dos fragatas y siete mercantes. Allí se sumaron dos navíos de registro para zarpar todos juntos el día 13 de julio y llegar a Cádiz el 12 de

[38] *Gaceta de Madrid*, n. 12, 19 de marzo de 1754, p. 96.

[39] AGI, *Contratación*, 2542B; Rafael Macías y José María Sánchez, "El patronazgo artístico de Manuel Silvestre Pérez del Camino en la Rioja", *Atrio. Revista de Historia del Arte*, Universidad Pablo de Olavide, España, n. 15-16, 2009-2010, p. 91, 104.

[40] Sariego del Castillo, *De Sevilla a Veracruz*…, p. 82.

[41] AMN, Colección Vargas Ponce, XXXV, ms. 66, doc. 337.

[42] Formada por los navíos *Dragón* y *España*; las fragatas *Júpiter* y *Mercurio*; y los registros particulares *Constante*, *Begoña*, *Santa Ana*, *Loreto*, *Rayo Vizcaíno*, *Gallardo* y *Placeres*.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

septiembre. Traían de vuelta 8 640 775 pesos fuertes, en plata y oro, e infinidad de frutos procedentes de Nueva España.

Los viajes de registro entre España y América se vieron interrumpidos entre 1760 y 1763 debido a la guerra contra Gran Bretaña. Durante ese tiempo al *Dragón* se le ordenó realizar varias patrullas por el Mediterráneo y el estrecho de Gibraltar hasta que llegó la paz en 1763. Al año siguiente retomó sus viajes transatlánticos y en junio de 1764 zarpó de Cádiz rumbo a Veracruz al mando del capitán de navío Juan Manuel Pérez de Alderete, marqués de Casinas, junto con la urca *Dinamarquesa* —alias *El Jupiter*—, la fragata *Soledad*, la saetía *St. Joseph*, y la barca nombrada *San Juan Bautista*. De contador iba Manuel Riquelme. El *Dragón* llevaba en sus bodegas 2 100 quintales de hierro, repartidos en diferentes tipos y tamaños de barras.

Entre los personajes ilustres que se encontraban a bordo durante este viaje figuraban el teniente general Juan de Villalba y tres mariscales de campo. De este registro ha sobrevivido el certificado del maestre de víveres con toda la despensa que llevaba el *Dragón*, incluida la reservada para 120 personas de primera mesa, calculada para tres meses, así como seis cajas grandes con ropa fina, manteles, y servilletas. Esta despensa fue aumentada pocos días después.[43] El mariscal de campo Cristóbal de Zayas y Guzmán llevaba su propia generala para él y sus criados, junto con sillas de montar, su escribanía y libros. El otro mariscal de campo embarcado, el mariscal Ruby, llevaba reposteros y libreas, sillas de caballos, la vajilla de plata, instrumentos de música y su propia biblioteca. Por último, el mariscal Antonio Ricardo Carrillo llevaba otra biblioteca en la que destacaban los tratados militares y el libro *Piratas de la América y luz a la defensa de las costas de Indias Occidentales*.[44]

La flota zarpó de Veracruz el 9 de abril. Estaba formada por el *Dragón* —capitana—, y por los navíos de guerra *Astuto* —almiranta— y *Glorioso*, junto con las fragatas *Soledad*, *Juno*, *St. Joseph* y la *Dinamarquesa*, fletada por la Real Hacienda. A estos buques se añadió la fragata *Concepción*, que había salido de Montevideo a primeros de marzo. La flota hizo escala en La Habana y zarpó de allí el 29 de mayo

[43] *Memoria de aumento de Rancho para el Sor. Marques de Casinas Capitan y comandante del Navio nombrado el Dragon de su Rl. Magd*, AGI, *Contratación*, 1567.

[44] Traducida del holandés en 1681 por Alonso de Buena-Maison.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

viniendo en conserva los dos registros de Cartagena, *San Francisco de Asís* y *Portoveleña*.[45] Como era costumbre, además de los registros monetarios, la flota llevaba remesas de cobre, palo de campeche, grana, añil, tabaco, cacao, azúcar, algodón, vainilla y cueros.[46] Entró en Cádiz el 21 de julio de 1765.

En octubre de ese mismo año el *Dragón* se hallaba sumido en labores de reparación o mantenimiento, pues un estado de las existencias disponibles en el almacén general del arsenal de La Carraca sostenía que no había suficiente jarcia, pero que sin embargo, en los almacenes de desarmo había abundante procedente de los navíos *Fénix*, *Rayo* y *Firme*, y de las fragatas *Industria*, *Soledad* y *Concepción*, añadiendo que faltaba completar la arboladura del *Aquiles*, *Terrible* y *Dragón*, los cuales, "por no haberse aún finalizado sus desarmos, no puede saberse de positivo el reemplazo que cada uno necesita".[47]

Estos trabajos se debieron finalizar en abril de 1766, fecha en la que el *Dragón* se hallaba aún en recorrida,[48] es decir, finalizando su puesta a punto, pues el 3 de mayo zarpaba de Cádiz junto con el *Nueva España* al mando del capitán de navío Manuel de Guirior, llevando a bordo al nuevo virrey de Nueva España —entre 1766 y 1771— Carlos Francisco de Croix, marqués de Croix, y al cardenal Francisco Antonio Lorenzana, quien había sido nombrado arzobispo de México ese mismo año.[49] En este viaje el *Dragón* llevaba hierro,

[45] *Papeletas de entrega correspondientes al Navío "El Dragón", maestre Gaspar Díaz Covián, que vino de Veracruz con la flota del mando del marqués de Casinas*, AGI, *Contratación*, 2571. El registro continúa en *Registros de venida de las naos que vinieron de Nueva España con la flota del cargo del capitán de navío Marqués de Casinas*, AGI, *Contratación*, 2064A; y en AGI, *Contratación*, 2064B, que es la continuación del anterior. El *Glorioso*, capitán Francisco Tribiño y maestre Antonio Avellán; la fragata *Dinamarquesa* alias *Jupiter*, capitán Henrique Petersen Angels y contador Juan Augustín de Micolta; la *Juno*, capitán Manuel López Bravo y su contador Florencio de Pasos y Aguiar; la *San Joseph*, capitán Joseph Pont y contador Castañeda; la *Soledad*, capitán Juan de Thomasco y su contador y maestre Matheo Petisco; La *Portoveleña*, maestre Juan de Basterra; la *San Francisco de Asís*, maestre José Antonio Boorques; y el *Astuto*, capitán Jerónimo Argomedo y maestre Tomás de Goycoechea. Toda la flota entró en puerto el día 21 de julio de 1765, excepto la fragata *San Joseph* que lo hizo el día 29.

[46] *Gaceta de Madrid*, n. 31, 30 de julio de 1765, p. 248.

[47] Quintero González, *La Carraca*…, p. 357.

[48] *Ibidem*, p. 367.

[49] Isabel Arenas Frutos, "La ilustración y el nuevo universo cultural de México en la época del arzobispo Lorenzana", en *Humanismo y tradición clásica en España y*

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

acero, vino y aguardiente.[50] Junto a Croix también iban otros altos oficiales de la administración, por ejemplo Pedro de Rada, un oficial de la Secretaría de Indias que marchaba con su familia.

El *Dragón* arribó en Veracruz el 10 de julio y pocos días después lo hizo el *Nueva España*, que llegó desarbolado[51] por haber sufrido la caída de un rayo.[52] Después se unieron al navío *América* y otros barcos menores para realizar misiones de corso por el Caribe —al mando por segunda vez de Juan Manuel Pérez de Alderete, marqués de Casinas— y para recoger en La Habana un cargamento de mercancías tropicales y monetario destinados a los comerciantes peninsulares.[53] De ahí regresó a Veracruz, pero en el camino sufrió las inclemencias del tiempo.

Efectivamente, el día 4 de septiembre de 1766, en su derrota de regreso de La Habana a Veracruz, el navío se enfrentó a una terrible tormenta que casi le hizo naufragar. Puesto que la navegación de las 300 leguas que median entre La Habana y Veracruz se realizaba en unas dos semanas, la partida del *Dragón* desde Cuba pudo haberse producido entre los días 20 y 25 de agosto. En La Habana el comandante Guirior se puso de nuevo al mando del navío. La narración de los hechos la ofreció un clérigo que se encontraba a bordo, fray Juan de Dios, natural de la Córdoba española y miembro de la Orden de Santo Domingo. El dominico compuso un sermón a la virgen del Rosario en agradecimiento por haberse salvado del naufragio.[54]

Siguiendo la narración de los hechos, el *Dragón* navegaba por el seno mexicano cuando le atrapó la tormenta. Desde el 31 de agosto el viento empezó a arreciar y el día 4 de septiembre el viento ya se había convertido en un fortísimo norte que levantaba con furia la

América, Jesús Ma. Nieto Ibáñez (ed.), España, Universidad de León, Secretariado de Publicaciones y Medios Audiovisuales, 2002, p. 469.

[50] AGI, *Contratación*, 1567

[51] Desarbolado: Destruido, tronchado o derribado el palo de una embarcación. Desarmar la arboladura.

[52] Sariego del Castillo, *De Sevilla a Veracruz*…, p. 89.

[53] *Revista de Historia Naval*, n. 4, 1984, p. 62.

[54] *Hacimiento de Gracias a Nuestra Señora la Santissima Virgen Maria del Rosario, por la libertad, que Consiguió el Navío de Guerra, llamado Santa Theresa, aliàs el Dragòn, Almiranta de la Flota, del temporal y desarbolo, que padeciò en el Seno Mexicano, el día 4 de Septiembre del año de 1766*, Cádiz, imprenta de Pedro Gómez Requena, 1767, Real Academia Española, H-1767-1.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mar y conforme pasaban las horas, el *Dragón* iba perdiendo la batalla contra el viento. Finalmente, el navío, incapaz de aguantar el combate, cedió a la furia del temporal y se le quebraron palos y velas. El *Dragón* quedó prácticamente desarbolado y no cabía ya esperar otra cosa que el inevitable naufragio. Pero, de acuerdo con el relato de fray Juan de Dios, fue la intercesión de la virgen del Rosario la que consiguió salvar la nave y su tripulación. Tan grande fue el susto y tan hondo el agradecimiento a la virgen, que fray Juan se puso a componer el sermón antes incluso de bajar a tierra, en cuanto el temporal amainó, estando aún en el *Dragón* en su derrota hacia Veracruz. El comandante Guirior tuvo un comportamiento ejemplar durante el temporal y —guiado siempre por la virgen del Rosario—, supo mantener la nave a flote y evitar la catástrofe. Al poco de regresar a Veracruz, el *Dragón* partió para España.

Al comparar el registro de 1766 con el de 1777,[55] se puede analizar el intercambio de productos que se realizaba entre Europa y América, pues se detalla la lista de los embarcados en Veracruz, puerto de donde zarpó el 30 de mayo de 1767, con Guirior al mando y Miguel de Goyeneche como maestre de plata.[56] Navegó junto al *América*, las fragatas *Flora* y *Júpiter* y otros barcos menores, entrando en La Habana el 23 de junio con 4 millones y medio de pesos fuertes en oro y plata. Arribó a Cádiz la noche del 28 de agosto, tal y como relató la *Gaceta de Madrid*,[57] llevando además grana fina, granilla, añil, azúcar, cacao vainillas y cobre.[58]

Junto al virrey Cruillas —que había sido sucedido por el recién llegado marqués de Croix— viajó fray Francisco de Ajofrín, un capuchino de la Provincia de Castilla y residente en el convento Grande de Nuestra Señora de la Merced de la ciudad de México. Ajofrín dejó escrito un diario con las vivencias ocurridas entre su salida de Madrid y su regreso a Cádiz[59] que constituye un relato preciso y ameno

[55] AGI, *Contratación*, 2572.

[56] AGI, *Contratación*, 2064A.

[57] *Gaceta de Madrid*, n. 36, 8 de septiembre de 1767, p. 290.

[58] AGI, *Contratación*, 2571.

[59] *Diario del viaje que por orden de la Sagrada Congregación de Propaganda Fide hice a la América septentrional en compañía de fray Fermín de Olite, religioso lego, y de mi provincia de Castilla, 1766*, Real Academia de la Historia (en adelante RAH), Colección Tolle et lege, t. X, s. 9/3419.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de los viajes transatlánticos a mediados del siglo XVIII. Ajofrín marchó hacia América el 20 de julio de 1763 a bordo de la fragata de guerra *Santa Florentina* —alias la *Perla*—, y regresó ese 28 de agosto de 1767 a bordo del *Dragón*.

En su crónica del viaje, el padre Ajofrín pormenoriza los detalles de la navegación y comunica al lector lo peligroso que resultaba navegar por unas aguas cuyas fuertes corrientes, vientos huracanados, peligrosos bajos y afilados arrecifes, comprometían una navegación que se realizaba aún con base en obsoletas cartas náuticas y geográficas que seguían conteniendo errores heredados de cartas antiguas. Todo esto ponía a prueba tanto a los barcos como a los hombres que los gobernaban. Por ello, por encima de impactantes sucesos de naufragios o accidentes navales, se debe valorar el enorme y verdadero éxito de las incontables travesías oceánicas realizadas entre los puertos de ambas orillas, que condujeron sin percance alguno y con seguridad a los hombres, sus barcos, y sus preciadas cargas.

El *Dragón* zarpó nuevamente de Cádiz el 22 de diciembre de 1768. Iba mandado por el capitán de navío José Blanco Tizón e iba de almiranta de la flota, mientras que por capitana iba el *Santiago la España*, mandado por el jefe de escuadra Francisco Javier Everardo Tilly, marqués de Casa Tilly. Ambos escoltaban a nueve navíos mercantes.[60] Para su regreso, el *Dragón* zarpó de Veracruz hacia La Habana el 15 de abril de 1769 al mando del maestre Joseph Alonso Enríquez llevando 1 000 toneladas de harina para la escuadra.[61]

El estado actual de la investigación no permite precisar si el *Dragón* regresó a Veracruz o si permaneció en La Habana aguardando al resto de los buques de la flota. En cualquier caso, el 27 de abril de 1770 algunos de estos barcos zarpaban desde Veracruz rumbo a La Habana, a donde llegaron el 23 de mayo. La flota iba al mando del marqués de Casa Tilly y estaba compuesta por los navíos *Dragón* y *Santiago la España* junto con dos mercantes. Todos zarparon de

[60] *Toscano*, *Aquiles*, *Neptuno*, *San Rafael*, *Pastora*, *Perla*, *Santa Ana*, *Jasón* y *Nuestra Señora del Rosario*.

[61] *Estado que manifiesta los Buques, Harinas, Miniestras, y demás efectos que de cuenta de S.M. han salido del Puerto de Veracruz para el de la Havana para provisión de la Plaza, y Escuadra desde primero de enero de 1768 hasta fin de abril del presente año, 1769*, AGI, Contratación, 2571, f. 163.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Figura 1. Grabado al cobre de medalla conmemorativa del combate del *Dragón* contra el *Dansik*, Madrid, 1751. © Real Academia de la Historia

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

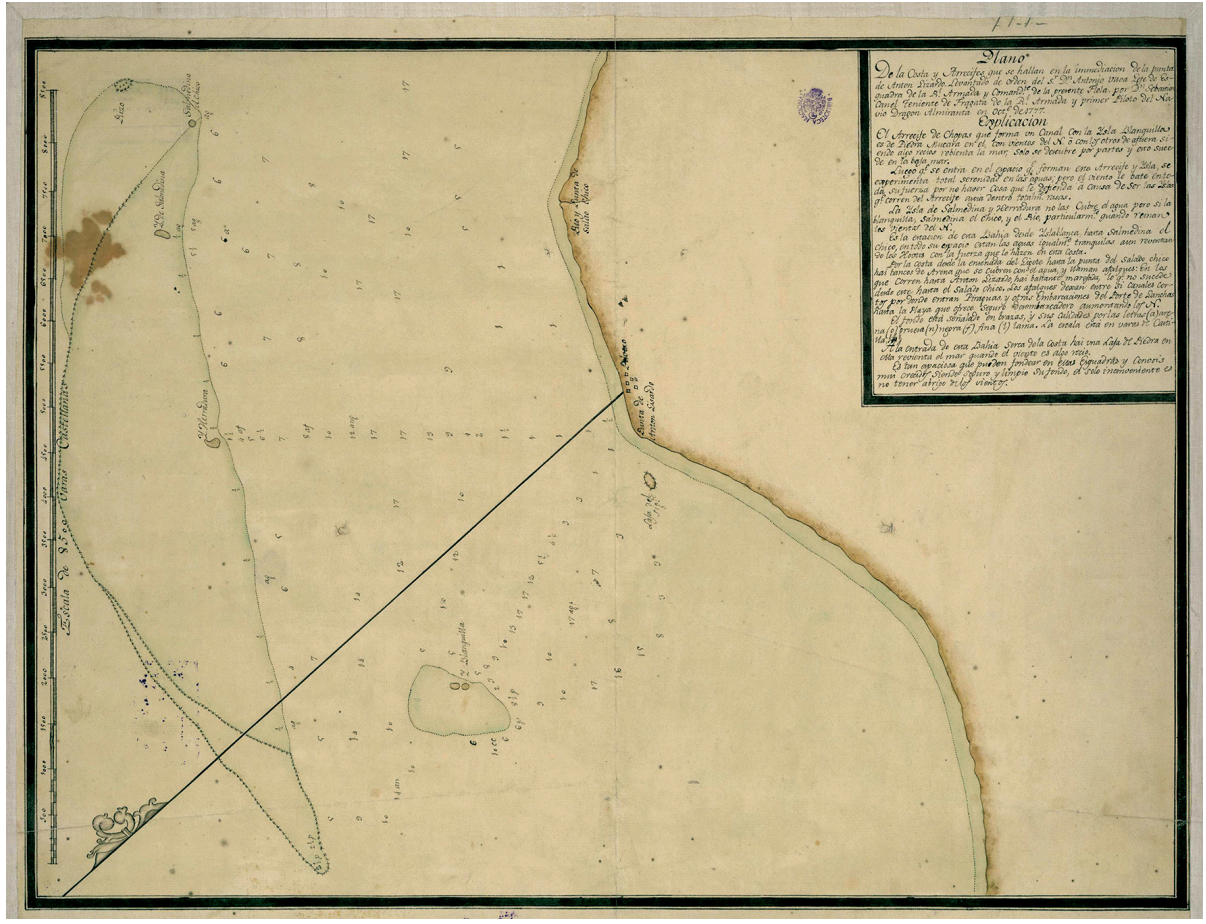


Figura 2. Plano de la Costa y Arrecifes que se hallan en la inmediación de la punta de Antón Lizardo. Levantado por orden de Antonio de Ulloa por Sebastián Canel en octubre de 1777. Biblioteca Nacional de España, MR/43/128. Fuente: Biblioteca Digital Hispánica 0000032282.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Cuba el 4 de junio para llegar a Cádiz el 22 de julio, llevando más de 16 millones de pesos y las acostumbradas cargas de grana, añil, azúcar, palo de campeche, cobre, algodón, tabaco y vainilla.[62] Según consta en un opúsculo conservado en la Biblioteca Británica,[63] el mando del *Dragón* lo ostentaba el capitán de navío Isidoro Latorre, por lo que Joseph Alonso Enríquez debió ser designado a otro buque tras la entrega de la harina en La Habana.

El año siguiente el *Dragón* no emprendió viaje a Nueva España, sino que entre los meses de junio y agosto fue a Canarias junto con el navío *Princesa* para recoger 185 000 reales de vellón con destino a Cádiz. De comandante iba Joseph de Sierra y de contador Tomas Hernández y Arauz.[64]

A través de la correspondencia del virrey Bucareli se conocen importantes detalles de la flota que zarpó de Cádiz el 29 de mayo de 1772. Estaba compuesta esta vez por dos buques de guerra, el *Dragón* de almiranta y el *Santiago la América* de capitana, junto con catorce mercantes,[65] todos bajo el mando de Luis de Córdova, quien había sido comandante del *América* durante el enconado combate con los navíos de Argel en 1751. La flota entró en Veracruz entre los días 12 y 15 de agosto.[66] El *Santiago la América* transportaba 1768 quintales de azogue necesarios para las minas de plata mexicanas, según informó Bucareli a Julián de Arriaga el 27 de agosto.[67] Por su parte el *Dragón* transportó un cargamento de hierro.[68] Además de esto, capitana y almiranta llevaron la artillería de bronce y hierro que junto con su munición, iba destinada a la defensa de Veracruz y del castillo de San Juan de Ulúa y que ya había sido acordada por el

[62] *Gaceta de Madrid*, n. 31, 31 de julio de 1770, p. 263.

[63] *Nota de los caudales, y efectos, que han conducido de los puertos de Vera-Cruz, y la Havana, los navíos de guerra nombrados Santiago la España, y el Dragon... del mando del Gefe de Esquadra Marqués de Casa-Tilly, sus Maestres Don Phelipe de Montes, y Don Isidoro de la Torre: y de los dos mercantes, que vinieron en su conserva, etc., por Francisco Javier Everardo Tilly y Paredes, Marqués de Casa Tilly, Cadiz, 1770.*

[64] AGI, *Contratación*, 2874, ramo 7.

[65] Carmina Sánchez Olea, *La flota y la feria de Luis de Córdova (1772-1773)*, tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Colegio de Historia, 2006, p. 37.

[66] RAH, Colección Bucareli, 9/4317, f. 1, n. 520.

[67] *Ibidem*, f. 172r, n. 531.

[68] *Ibidem*, f. 172, n. 532.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

marqués de Croix, el antecesor de Bucareli en el cargo.[69] Tras su llegada a Veracruz y después de descargar el hierro, el armamento y las municiones, el *Dragón* tenía órdenes de regresar a La Habana con los pertrechos y víveres —solicitados por los diferentes intendentes de la flota, además de 400 00 pesos para las obras de mantenimiento de las fortificaciones y las obligaciones de marina y tierra de Cuba— y permanecer allí junto al resto de los barcos.[70] Otros barcos de la flota como el *Jasón* (originalmente llamado *Virgen de las Angustias*),[71] el *San Rafael* (alias *Purísima Concepción*), el *Matamoros* (originalmente *San Francisco de Paula*) y el *Vigilante* estaban autorizados para llevar carga de vuelta a España, excepto grana y añil, que se consideraba carga reservada, y sin otro caudal que no fuera el de soldadas y el del asiento general de negros.[72]

Pero no todos los buques llegaron a Veracruz. Dos navíos de la flota, el *Buen Consejo* (alias *San Fermín*) y el *Prusiano* (originalmente *Jesús, María y José*), se habían perdido al embarrancar la noche del 7 de julio en la isla de la Anguila, en las Antillas Menores, al este de Puerto Rico.[73] La flota continuó hasta Veracruz, donde el *Dragón* fondeó y comenzó a descargar la pólvora y municiones para evitar el riesgo de explosión e incendio y evitar a la flota una tragedia. De allí tenía que pasar a La Habana, pero su salida se retrasó hasta el 6 de diciembre de 1772, día en el que partió con los 400 000 pesos para los departamentos de Tierra y la Armada.[74]

Una vez en La Habana se dio orden para que el *Dragón* retornase a Veracruz a recoger los caudales destinados a Nueva Orleans, Santo Domingo, Puerto Rico, Cumaná y la propia La Habana y los llevase a Cuba,[75] por lo que el navío volvió a Veracruz, entrando en

[69] *Ibidem*, f. 172v, n. 533.

[70] *Ibidem*, f. 171, n. 530.

[71] Se da en primer lugar el nombre por el que comúnmente se conocía el barco, ya fuera el propio o el alias.

[72] *Ibidem*, f. 173-174v, n. 534, 535, 536, 537.

[73] *Ibidem*, f. 5, n. 522.

[74] Índice de las cartas en que el *Exmo. Señor Virrey de Nueva España da quenta por la Via Reservada de Yndias de las ocurrencias del Servicio en aquel Reyno. Intercalada entre fols. 91 y 92*: *Nota de las cantidades de Pesos que importan los Situados de las Yslas de Barlovento y se ha remitido a la Plaza de Veracruz en Marzo de de 1773 para dirigirlos a sus respectivos Destinos*, RAH, Colección Bucareli, s. 9/4327.

[75] *Ibidem*, f. 33v, n. 852 y f. 54v, n. 872.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

su puerto el 24 de marzo de 1773. Junto al *Dragón* entró también el mercante *Nuestra Señora de la Concepción*, que había salido de Cádiz el 18 de diciembre de 1772, llevando a bordo al alcalde del Crimen de la Real Audiencia de Nueva España, Francisco Javier Gamboa.[76]

Los graves problemas de la hacienda en España sugirieron que se adelantara la remisión de cualquier caudal disponible hacia la metrópoli y se ordenó a Bucareli su inmediato embarque en el *Dragón* para que zarpara cuanto antes hacia España en solitario, quedando la salida de la flota retrasada hasta octubre por motivos relacionados con el comercio. Habiendo recibido la orden el 13 de abril, Bucareli hizo las diligencias oportunas y reunió, tal y como se le pedía, todo el dinero que pudo, poco más de un millón de pesos. No obstante, era cantidad de poca consideración y mucho el riesgo de exponerlo a los huracanes tan frecuentes en el seno mexicano desde que media el mes de junio. El criterio del virrey, presionado por el comercio español reunido en junta el día 18 del mismo mes[77] y respaldado por el consejo de varios oficiales superiores como el del propio Luis de Córdova y el de los principales agentes comerciales, le forzó a defender su opinión ante la corte, que no era otra que demorar la salida del navío con el fin de no exponerlo a huracanes y a darle tiempo para reunir más dinero, pidiendo en consecuencia al rey que aprobase su parecer.[78] De este modo, los agentes comerciales tendrían más tiempo para registrar sus caudales en la capitana y la almiranta de la flota.

Finalmente, su parecer prevaleció y la escuadra de Luis de Córdova zarpó de regreso desde Veracruz el 30 de noviembre de 1773. Estaba formada por seis barcos: tres navíos de guerra —*Dragón*, *Santiago la América* y *Santiago la España* (éste último llegado a Veracruz en agosto)— y los mercantes *Placeres*, *Rosario* y *Portoveleña*. El incluir al *España* como tercer navío de registro se debió a la presión de los agentes del comercio, quienes alegaron una disminución del riesgo

[76] *Ibidem*, f. 55, n. 873.

[77] Sánchez Olea, *La flota y la feria*…, p. 147.

[78] *Copias de Cartas Escritas a la Via Reservada de Yndias en el mes de Abril de mil setecientos setenta y tres por el Exmo. Señor Don Antonio Bucareli y Ursua Virrey de Nueva España siendo secretario de Camara del Virreynato Don Melchor de Peramás*, RAH, Colección Bucareli, s. 9/4328, f. 1, n. 875.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de pérdida que en caso de que se cerniese algún desastre sobre capitana o almiranta, un punto que finalmente fue ordenado por la corona.[79] Zarparon de La Habana el 24 de enero de 1774 y entraron en Cádiz los días 11 y 18 de marzo. El valor total del situado y mercancías que transportaban los buques ascendía a más de 26 millones de pesos en plata, oro y frutos (grana y añil) y no tan sólo el exiguo millón que la Corona había pedido a Bucareli a principios de año.[80]

El *Dragón* volvió a servir como almiranta de la última Flota de Indias —bajo el mando de Antonio de Ulloa—, siendo su comandante el brigadier Juan Antonio Cordero. Zarpó de Cádiz el 8 de mayo de 1776 con el navío *España* de capitana y quince mercantes, entrando en Veracruz el 25 de julio. Durante el año siguiente se le encomendaron distintas misiones topográficas bajo la dirección de Ulloa, quien entre los años 1776 y 1778 permaneció en Nueva España organizando la flota y tratando de mejorar las comunicaciones con la metrópoli mediante un plan sistemático de mejora de la cartografía, al estilo del trabajo realizado por Jorge Juan en el virreinato del Perú. También intentó levantar un arsenal y un astillero en Veracruz, en la cercana localidad de Coatzacoalcos, siguiendo el ejemplo que él mismo y el propio Jorge Juan habían erigido en Cartagena y con el apoyo incondicional de Antonio Bucareli, con quien le unía una estrecha amistad.

Las actividades de Ulloa en Nueva España se enmarcaron dentro del plan de reformas ilustrado que surgió en España a mediados del siglo XVIII. A partir de la toma de La Habana por los ingleses en 1762 y de la autorización del comercio directo entre los puertos españoles y Cuba en 1765, se hizo evidente la necesidad de contar con cartas náuticas y geográficas más detalladas del espacio americano, pues hasta entonces los planos o cuarterones estaban celosamente custodiados por la Real Escuela de Navegación de Cádiz con el fin de evitar que cayeran en manos enemigas y sirvieran de punto de partida de una amenaza, una postura recurrente de la Monarquía Católica desde inicios del siglo XVI en trabajos de navegación, artillería, fortificación y, en fin, cualquier otra parte del saber que en manos enemigas pudiera causar algún perjuicio a la corona. Los

[79] Sánchez Olea, *La flota y la feria*…, p. 153.
[80] *Gaceta de Madrid*, n. 13, 29 de marzo de 1774, p. 118.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mapas elaborados hasta entonces contenían abundantes errores y no recogían de manera sistemática las profundidades de las distintas derrotas, por lo que existía un elevado riesgo de que un buque quedase varado en algún punto de la ruta. El litoral era lo más ajustado de estos mapas y aun así no era riguroso en la mayoría de los casos. Sin embargo, el desarrollo experimentado por la ciencia ilustrada permitió educar nuevas generaciones de oficiales formados en academias dotadas de bibliotecas especializadas y de laboratorios científicos que junto con las innovaciones tecnológicas permitieron unas observaciones más detalladas realizadas mediante sondeos precisos, escalas ajustadas, fidelidad en la demarcación del relieve costero y unas mediciones ajustadas a coordenadas de latitud y, cada vez con mayor precisión, longitud, todo ello sustentado a partir de la expedición de Jorge Juan para la medición del grado del meridiano del ecuador. La elaboración de mapas y cartas náuticas sufrió entonces cambios muy importantes. Oficiales sobresalientes como Jorge Juan o Antonio de Ulloa se formaron de este modo y los trabajos que desempeñaron contribuyeron en gran medida a la formación de nuevas generaciones de marinos. Las expediciones científicas, basadas en estos mismos sólidos fundamentos, contribuyeron a conocer, apreciar y defender los territorios ultramarinos.[81] La guerra contra Francia vino a paralizar todo este proceso cartográfico.

En este contexto es fácil, por lo tanto, comprender los esfuerzos de Ulloa en mejorar las rutas de comunicación entre Cuba y España, así como la extraordinaria labor cartográfica llevada a cabo durante la segunda mitad del XVIII por los buques de la armada en las costas de Veracruz, Campeche, Cuba, Honduras, Puerto Rico o la Florida. Entre 1735 y 1800 se realizaron 60 viajes, comisiones cartográficas o expediciones a América. De la misma forma hay que entender las diferentes expediciones enviadas por Ulloa siendo comandante de la Flota de Nueva España para levantar nuevos y detallados mapas del seno mexicano, un área donde confluían importantes intereses comerciales y estratégicos y por la que discurrían las rutas que enlazaban España con Veracruz, Cartagena, Portobello y La Habana. La península

[81] María Dolores González-Ripoll, "Idea y representación del Caribe en la cartografía española del siglo XVIII", *Contrastes: Revista de Historia*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, n. 12, 2001-2003, p. 84.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de Yucatán fue recorrida repetidamente entre 1767 y 1788, y la parte meridional del golfo de México fue reconocida en 1777 por orden de Ulloa. El *Dragón* fue el navío elegido para este último cometido. Efectivamente, en mayo levantó el plano de las inmediaciones de la ciudad de Veracruz con las diferentes entradas al mismo, señalando las profundidades.[82] En junio navegó por las cercanías para trazar el del puerto de Veracruz con el castillo de San Juan de Ulúa.[83] Durante los meses de agosto, septiembre y octubre navegó sondando la costa norte de Veracruz, hasta el cabo Rojo,[84] y entre la punta de Antón Lizardo y el río Tampico (o Pánuco).[85] Esta travesía también le sirvió para levantar el plano de la costa y de los arrecifes que se hallan en las aguas inmediatas a la punta de Antón Lizardo, que fue finalizado en el mes de octubre (figura 2).[86] Todos los planos los levantó Sebastián Canel, teniente de fragata y primer piloto del *Dragón*, bajo la supervisión de Ulloa, y fueron corregidos y delineados por el teniente de fragata y oficial delineante Pedro Ribelles y por los pilotos de la armada, los oficiales Antonio Castellán y Manuel Romero.[87]

Tras finalizar esta labor cartográfica, Ulloa ordenó a la flota levar anclas y poner rumbo a España a mediados de enero de 1778. Entraba en La Habana el 13 de febrero y llegaba a las inmediaciones de Cádiz a finales de junio, echando el ancla el día 29. Llevaba en las bodegas más de 27 millones de pesos. A finales del mes de julio, después de la descarga en Cádiz, el *España* y el *Dragón* se dirigieron a El Ferrol.

Al año siguiente, en 1779, durante el mes de junio, comenzó una nueva guerra contra Inglaterra en la que Francia fue aliada de España. En ese mes zarpó, desde Cádiz, la escuadra al mando del teniente

[82] AMN, 0009 B 0005. Existe una copia en Washington D. C., con menor detalle, en la Biblioteca del Congreso, bajo el número 90683689.

[83] BNE, inv. MR/43/239.

[84] AMN, 0009 A 0001.

[85] BNE, MR/43/117; el borrador de la carta se encuentra en: BNE, inv. MR/43/116; y existe otra copia en la Biblioteca del Congreso, con el número 90683609.

[86] BNE, MR/43/128; hay otra copia en AMN, 0009 A 0016, con igual leyenda que el anterior.

[87] Ribelles ya firma como maestro de Dibujo en septiembre de 1790, Biblioteca del Congreso, Washington D. C., n. 90683662.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

general Luis de Córdova para unirse a la francesa y navegar rumbo a Inglaterra. El *Dragón* zarpó de El Ferrol el 28 de septiembre, junto con cuatro fragatas para patrullar las aguas del golfo de Vizcaya, regresando al mismo puerto a principios del mes de octubre para zarpar de nuevo a mediados rumbo a Cádiz, siendo destinado a las Azores con la misión de encontrarse con la flota de Ulloa y comunicarle que enviase a los navíos *Diligente* y *San Julián* a convoyar al *Buen Consejo*. Si no encontraba la flota, lo tenía que escoltar el mismo *Dragón*. Fue en la derrota hacia la isla de Fayal cuando le sorprendió un fortísimo temporal que le llevó casi a punto de naufragar de no ser porque su comandante, Pedro Autrán de la Torre —hijo del constructor francés que lo había diseñado—, mandó cortar el palo de mesana[88] y tuvo que llegar hasta Cádiz a fuerza únicamente del trinquete.[89]

Además del golfo de Vizcaya, España tuvo también que defender los territorios americanos de un posible ataque inglés, al mismo tiempo que apoyaba a las colonias inglesas sublevadas de la costa este —la Florida y la Luisiana— y se ponían dificultades a Inglaterra en sus asentamientos de la costa oriental de Campeche y Honduras.[90] Con este fin zarpó una primera expedición el 7 de marzo de 1780, para reunirse con otra de la Habana y juntas llegar a Veracruz. El 28 de abril, tras las necesarias reparaciones y todavía con el capitán de navío Pedro Autrán al mando, el *Dragón* zarpó de Cádiz rumbo a La Habana con la escuadra mandada por José Solano Bote, formada por 12 navíos y 12 000 hombres,[91] que se dirigía a Cuba a defender América Central de un posible ataque inglés. Después de sortear la flota del almirante inglés George Rodney que le esperaba en las

[88] Palo de Mesana: mástil que se encuentra más cercano a la popa.

[89] Trinquete: mástil que se encuentra arbolado más cerca de la proa. *Gaceta de Madrid*, n. 99, 7 de diciembre de 1779, p. 879-881.

[90] "Relación de lo practicado contra los Ingleses en la costa de Campeche desde el día 2 de Agosto hasta el 5 de Noviembre del año próximo pasado", *Gaceta de Madrid*, n. 32, 21 de abril de 1780, p. 281.

[91] Los navíos: *San Luis*, *San Agustín*, *Arrogante*, *San Francisco de Paula*, *Gallardo*, *San Nicolás*, *Astuto*, *Velasco*, *San Genaro*, *Guerrero*, *San Francisco de Asís* y *Dragón*; las fragatas: *Santa Cecilia* y *Santa Rosalía*; la balandra: *Duque de Cornwallis*; el chambequín: *Andaluz*; y el paquebote: *San Gil*; transportes: un navío, un pinque, 19 fragatas, seis polacras, trece bergantines, catorce paquebotes y ocho saetías. Se agregaron otras 38 embarcaciones de registro y siete armadas en corso; Fernández Duro, *Historia de la Armada Española*…, p. 286.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Antillas, se unió a la flota francesa en las inmediaciones de la Dominicana el 8 de julio, sumando en total 35 barcos. Sin embargo, a causa de una epidemia de vómito negro (o fiebre amarilla), las dos escuadras se separaron y Solano entró en La Habana el 4 de agosto. Parte de la flota regresó a Cádiz, pero otra parte, entre la que se encontraba el *Dragón*, acompañó al mariscal de campo y gobernador de la Luisiana, Bernardo de Gálvez, a la toma de Pensacola.

En efecto, el 16 de octubre de 1780 zarpó desde La Habana la escuadra de Solano compuesta por 7 navíos: *San Juan Nepomuceno* —de insignia y con Solano a bordo—, *Guerrero*, *Velasco*, *San Ramón*, *San Genaro*, *Astuto* y *Dragón*, que seguía mandado por Autrán. Con ellos iban las fragatas: *Santa Matilde*, *Santa Rosalía*, *Nuestra Señora de la O*, *Santa Cecilia*, *Caimán* y *San Pío*, y 51 buques de transporte, todos divididos en tres divisiones de 17 buques cada una.[92] Como tropa de asalto a las órdenes de Gálvez, iban 8 000 hombres, todo ellos para conquistar Pensacola y barrer la presencia británica del seno mexicano. Gálvez iba a bordo de la fragata *Nuestra Señora de la O*, de 32 cañones. Poco después de la partida se aproximó un huracán que terminó por arruinar la empresa el día 18 de octubre, dispersando la flota por todo el golfo. Algunas de las naves tuvieron que dirigirse a Campeche, otras fueron desviadas hacia el río Mississipi y otras volvieron a La Habana. El mismo huracán alcanzó a la flota de Rodney a la altura de las Barbados. Gálvez retornó el 17 de noviembre a La Habana y con gran determinación volvió a juntar un ejército, mientras que Solano reunía la flota y volvía a zarpar el 28 de febrero de 1781 con once navíos,[93] llegando a la bahía de Pensacola el 19 de abril.

[92] Carmen de Reparaz, *Yo solo: Bernardo de Gálvez y la toma de Panzacola en 1781: una contribución española a la independencia de los Estados Unidos*, Madrid, ICI, 1986 (Libros del buen andar, 15), p. 54.

[93] *Diario de las operaciones de la expedición contra la Plaza de Panzacola concluida por las Armas de S. M. Católica baxo las órdenes del Mariscal de Campo D. Bernardo de Gálvez*, [¿La Habana?], [¿1781?], disponible en: https://panzacola.wordpress.com/diario-de-las-operaciones-contra-la-plaza-de-panzacola/, consultado el 21 de noviembre de 2016. *San Luis*, de 80 cañones —buque insignia que llevaba a bordo a los generales Solano y Cagigal y al enviado especial de Carlos III, Francisco de Saavedra—, *Astuto*, *San Nicolás*, *Asís*, *Paula*, *Magnánimo*, *Guerrero*, *Gallardo*, *San Gabriel*, *Dragón* y *Arrogante*; las fragatas: *Nuestra Señora de la O*, *Santa Clara* y *Santa Cecilia*; y el bergantín *Renombrado*. La escuadra iba acompañada de cuatro navíos franceses: *Intrepide*, *Palmier*, *Destin* y *Triton*; las fragatas: *Andromaque* y *Licorne*; el

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Pensacola cayó el 8 de mayo de 1781 y junto a ella toda la Florida Oriental. Quedaron así "sujetos al dominio del rey todos los vastos territorios de la Florida Occidental, y arrojados enteramente los enemigos del seno mexicano".[94] Gálvez fue ascendido a mariscal de campo y nombrado capitán general de la Florida y la Luisiana, mientras que Solano fue ascendido a teniente general de la Armada y nombrado marqués del Socorro.

El 28 de agosto de 1781, tras el éxito conseguido en Pensacola, Saavedra se reunió con Gálvez y Solano para discutir los socorros que se habían de enviar a Cartagena de Indias y a la costa de Honduras, continuando la campaña conjunta con los franceses, y acordaron que para el mes de noviembre zarpara un navío y una fragata para tomar en Puerto Rico un regimiento de infantería, trasladarlo a Cartagena y enviarlo después a la defensa de Honduras de acuerdo con las órdenes emitidas por Madrid. El día 12 de septiembre se acordó que un oficial competente fuese a Cartagena a conocer el verdadero estado de la situación y que Saavedra pasase a México para conseguir dinero para la campaña. Cuatro días después, el *Dragón*, procedente de Veracruz, varó "y no se le pudo sacar hasta otro día". Al *San Francisco de Paula*, que venía de escolta, se le tuvo que hacer señas para que no entrase en el canal, pues tenía grandes probabilidades de quedar también varado. Ambos navíos traían de Veracruz 4 700 000 pesos para el ejército, la marina y otros situados. Finalmente, el 28 de septiembre se confirmó que un navío de guerra fuera a Puerto Rico y que Saavedra pasase a México por el dinero, los víveres y los pertrechos necesarios para la próxima campaña. El navío elegido fue el *San Francisco de Asís*.[95]

En un viaje relámpago, Saavedra partió de Cuba en busca de dinero para la campaña y al regresar se volvió a entrevistar con Gálvez y Solano, quien le comunicó a principios de enero de 1782 que el *Dragón* había ido con la fragata *Clara*, de 36 cañones, a Puerto Rico

bergantín: *Levrette*; y el cúter: *Serpent*. Además de 32 transportes con 3 179 hombres de infantería, pertrechos y víveres; Reparaz, *Yo solo*…, p. 56; Francisco Morales Padrón, *Diario de don Francisco de Saavedra*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2004, p. 150.

[94] *Gaceta de Madrid*, n. 56, 13 de julio de 1781, p. 574.

[95] *Ibidem*, p. 211, 214-215, 218, 253.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

a recoger el regimiento de infantería y transportarlo a Cartagena de Indias, tal y como se había acordado a finales de agosto. Cuatro días después los tres oficiales discutieron sobre la conveniencia de enviar otros cuatro navíos al puerto del Guarico[96] (actual República Dominicana) y a Guatemala. El día 11, cuando se estaba planeando el envío de las fragatas *Matilde* y *Cecilia*, Solano informó a Saavedra que había concedido su mando al capitán de navío Miguel de Sousa, quien el día 28 de enero efectivamente zarpó rumbo a Guatemala al mando de una pequeña escuadra compuesta por las mencionadas fragatas, dos lanchas cañoneras, algunos bergantines y una compañía de artillería. Sousa regresó con las fragatas el 29 de enero de 1782.[97]

El siguiente objetivo de la campaña fue la conquista de Jamaica, la principal base de Inglaterra en el Caribe. Para ello Saavedra debía acudir con tropas embarcadas en Puerto Plata, y Solano llegaría desde La Habana para juntarse ambos en Cabo Francés, próximo al Guarico, y unirse a la escuadra francesa que había sido enviada al Caribe al mando del conde de Grasse.[98] Solano entró en Cabo Francés el 8 de abril de 1782 con seis navíos de guerra, 45 transportes y 4 500 hombres al mando de Gálvez. Respecto a los otros navíos que componían originalmente la escuadra y que no llegaron a Cabo Francés, Saavedra anotó en su diario: "uno fue a Veracruz, otro estaba en Cartagena, otro salió con el convoy y tuvo que volverse a La Habana porque hacia aguas; de los otros tres uno es inútil y dos quedaron componiéndose".[99] Nada dice explícitamente del *Dragón*.

Sin embargo, parece indudable que el navío fue inicialmente con Solano al Guarico y que tuvo que ser uno de los dos navíos que quedaron componiéndose pues a finales de mayo el capitán de una fragata francesa declaró que el *Dragón* había atracado en el puerto del Guarico antes de que su fragata zarpara el 1 de junio, al abrigo de la flota de Solano —compuesta por 12 navíos y una fuerza de tierra a las órdenes de Bernardo de Gálvez— y de la francesa compuesta por 22 buques.[100]

[96] Biblioteca del Congreso, Washington D. C., n. 90683830.
[97] Morales Padrón, *Diario*…, p. 228, 230, 256-260, 265.
[98] *Ibidem*, p. 284.
[99] *Ibidem*, p. 293.
[100] *Gaceta de Madrid*, n. 62, 2 de agosto de 1782, p. 637.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Desafortunadamente, la campaña de Jamaica tuvo que abandonarse por varios motivos. En primer lugar, por la inminente llegada de la estación lluviosa, que amenazaba con hacer peligrar las escuadras; en segundo lugar, debido a los grandes refuerzos navales que había despachado Inglaterra para la defensa de Jamaica al mando del almirante Rodney; y en tercer lugar, a lo maltrecha que había quedado la escuadra francesa tras el encuentro con el almirante inglés. Todo ello forzó el abandono de la empresa. Al mismo tiempo, sin embargo, al estar toda la escuadra de Rodney concentrada en la defensa de Jamaica, se aprovechó para la toma de Bahamas cuya capitulación se firmó el 8 de mayo de 1782, ante el general Juan Manuel de Cagigal.[101]

Es probable que el *Dragón* volviese a su base en La Habana durante el tiempo que media entre el verano de 1782 y la primavera del año siguiente. El 22 de mayo de 1783, con el brigadier Miguel Alfonso de Sousa al mando, zarpó por última vez de La Habana rumbo a Veracruz, quedando varado durante la travesía en el Bajo Nuevo de Campeche y hundiéndose rápidamente en las profundidades del mar.

El naufragio

El *Dragón* zarpó de La Habana rumbo a Veracruz el 22 de Mayo de 1783, junto al navío *San Leandro*, al mando del capitán Diego Mendoza. El día 24 tomó la sonda de Campeche por el paralelo de 23° de latitud, corrigiendo el rumbo para alcanzar los 22° 30' que el piloto del *Dragón*, experimentado en la navegación por el seno, tenía como el más seguro para evitar el riesgo del arrecife de Mujeres —donde tantos buques habían perecido arrastrados por las corrientes—. Ambos navíos gobernaron al OSO hasta el día 26, sondando[102] con frecuencia y hallando conformidad en las latitudes observadas y de estima, lo cual les hizo suponer que no había fuertes corrientes por

[101] *Gaceta de Madrid*, n. 74, 13 de septiembre de 1782, p. 759.

[102] Sondar: determinar la profundidad del mar en un lugar mediante la sonda. Sonda: cuerda con un peso de plomo que mide la profundidad de las aguas y determina la composición del fondo; sitio o paraje de la mar cuya profundidad es comúnmente sabida.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

más que las diferencias encontradas en la sonda se lo hiciesen dudar. El día 27 se situaron en 21° 56' latitud, demorando el Bajo Nuevo al O 5º S, distancia 99 millas, por lo que gobernaron al OSO con objeto de pasar entre éste y el Triángulo. A las doce de la noche sondaron en 30 brazas y media hora después, súbitamente, varó el *Dragón*, habiendo navegado, según su estima, 39 millas desde el principio de la singladura.

El piloto, confuso con el accidente, no podía decir en cuál de los bajos se encontraban, limitándose a repetir que su cálculo sólo podía haber errado en la velocidad de la corriente que los había hecho avanzar prodigiosamente. Inmediatamente el brigadier Miguel de Sousa, al mando de ambos navíos, hizo disparar cañonazos y hacer señales para evitar que el *San Leandro* también quedase varado. Después, caladas vergas[103] y masteleros, y reconocido el fondo por debajo de las embarcaciones, se descubrió que el *Dragón* había varado en el Bajo Nuevo y que se hallaba agarrado sólo de proa,[104] teniendo a muy corta distancia 5 brazas de agua por la popa. El viento era bonancible y la mar llana, circunstancias que hicieron nacer la esperanza de poder sacar el buque rápidamente y sin avería.

Tras tender por la popa un ancla y tres anclotes y alijar la artillería de proa y otros pertrechos al agua, el *Dragón* cedió a los esfuerzos de los cabrestantes,[105] quedando a flote, libre, a las 10 de la mañana del día 29 y aproado al viento, que seguía bonancible. Sin pérdida de tiempo se procedió entonces a preparar el aparejo[106] para dar la vela; pero antes de hacerlo refrescó el viento levantando la mar que empezó a romper con estruendo en el bajo, poniendo de nuevo al navío en peligro. Aunque se tendió otra ancla para eludir el peligro, ésta y las anteriores comenzaron a garrear[107] y luego falló uno de los cables. A las 10 de la noche el buque estaba otra vez con la popa sobre las piedras, dando tales sacudidas que se presagiaba su destrucción.

[103] Verga: palo puesto horizontalmente en un mástil que sirve para sostener una vela.

[104] Proa: Parte delantera del buque.

[105] Cabrestante: Aparato para levar las anclas y cobrar cabos en otras faenas de fuerza.

[106] Aparejo: denominación general, que incluye la arboladura, las velas, la jarcia firme y la de labor; conjunto de motones y cabos que permiten multiplicar la fuerza.

[107] Garrear: ir a la deriva un barco por resbalar su ancla sobre el fondo.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

También fallaron las amarras del *San Leandro* que había fondeado con dos anclas en 28 brazas de profundidad y a 3 millas de distancia del bajo, viéndose comprometido por no desamparar a su compañero. Consiguió mantenerse a la vela a barlovento y enviar sus tres embarcaciones en auxilio del *Dragón*, que después de inútiles esfuerzos para mantenerse adrizado, se había tumbado sobre una banda y llenado de agua, obligando a la tripulación a abandonarlo sirviéndose de sus propios botes, de los del *San Leandro* y de varias jangadas[108] hechas apresuradamente. La mar se había vuelto considerablemente gruesa y el *San Leandro*, sotaventado[109] por la corriente, se hallaba ahora a 10 o 12 millas, una distancia muy difícil de cubrir para las pequeñas embarcaciones sobrecargadas de gente. Los botes consiguieron alcanzar al *San Leandro*, pero no así las jangadas en las que se habían repartido 60 hombres, que acabaron por perderse. El *San Leandro* navegó hasta el día 1 de junio por las inmediaciones, con vigías en los topes con el fin de localizarlas, pero la búsqueda resultó inútil. Ese mismo día, reunidos en junta los oficiales de ambos buques y considerando que los víveres del *San Leandro* no alcanzaban para el sustento de todos, determinaron seguir la derrota a Veracruz para desde allí despachar rápidamente un buque menor para socorrer a los náufragos. Sin embargo, cuando efectivamente lo hizo y llegó al lugar de los hechos no encontró vestigio alguno del *Dragón*, ni de las jangadas, ni de los 60 hombres que habían subido a ellas.

Tras el desastre y al llegar a Veracruz, Sousa mantuvo el mando y condujo una remesa por valor de 25 millones de pesos y otros 15 millones en frutos del comercio hasta La Habana, donde permaneció por orden del rey en espera del consejo de guerra que se tenía que formar con el fin de dictaminar las causas del naufragio y sobre la conducta del comandante. En diciembre de 1783, Sousa entregó el mando del *Dragón* al capitán de navío Fernando Angulo, comandante del *Septentrión*, y quedó bajo arresto domiciliario hasta la resolución del consejo de guerra,[110] que se celebró en La Habana el 30 de enero de 1784, presidido por Francisco de Borja, marqués

[108] Jangada: pequeña embarcación de pesca tradicional de Brasil.

[109] Sotaventarse: ir o caer a sotavento.

[110] Archivo General de la Marina Álvaro De Bazán, Viso Del Marqués (en adelante AGMAB), Ciudad Real (España), Expediciones a Indias, 1.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de Camachos, comandante general de la flota. Durante el arresto de Sousa, el mando de la flota también lo detentó Angulo.

El consejo de guerra fue solicitado personalmente por el propio Sousa a la corona. Como fiscal del proceso se designó al capitán de fragata Ambrosio José Justiniani, quien tomó las declaraciones a los testigos, mientras que Sousa ejerció de su propio defensor. Tres fueron los puntos a considerar por el fiscal: la derrota del barco, las maniobras que se realizaron para salvarlo y el socorro de las víctimas. Para ello Justiniani empezó tomando declaración a los pilotos y oficiales de ambos navíos, pero como el *San Leandro* estaba esperando tiempo favorable para zarpar a Cádiz, el proceso inició con las declaraciones de su primer piloto, Juan José Salamo y de su capitán, Diego de Mendoza. Después declararon los tres pilotos del *Dragón*: su pilotín, Fernando Vayar, el segundo piloto, José Moreno, y el primer piloto, Francisco Pajares, quienes reconocieron que el navío se encontraba fuera de su posición debido a las fuertes corrientes que le habían adelantado hacia el oeste y que a pesar de que durante la travesía se había corregido la derrota, el *Dragón* se encontraba "35 leguas más adelantado de lo que se pensaba; efecto nada equivoco de una prodigiosa corriente al O o al OSO". Pajares añadió que el comandante le recriminó la varada. La opinión de los pilotos contrasta con la de la oficialidad del navío, pues a la pregunta sobre la causa del naufragio los oficiales de rango superior contestaron que "lo ignoraban".

Una vez acabadas las declaraciones dio comienzo la defensa de Sousa, quien argumentó que las fuertes corrientes, imposibles de prever en las cartas náuticas, les habían empujado precipitadamente, impidiéndoles saber que se hallaban a 36 millas al oeste del bajo. Por ocho votos en contra se absolvió de todo cargo al comandante Sousa y, consecuentemente, el dictamen del marqués de Camachos fue dejarlo libre de todo cargo y culpar, en su lugar, al piloto de la tragedia. El 1 de enero de 1784, el marqués de Camachos ponía su rúbrica a las actas del consejo de guerra y las enviaba a Madrid, directamente a la mesa de Antonio Valdés, secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina. Sousa regresó a España en el navío *San Phelipe*, desembarcando en Cádiz el 18 de julio de 1784.[111]

[111] AGMAB, 620/1183.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Catorce años después de los hechos, se realizó el informe *Noticias importantes para la navegación en el Seno Mexicano, y otros puntos de la América Septentrional*, redactado por Manuel Laso de la Vega para Joaquín de Valderrama, vizconde de Rías y director del Cuerpo de Pilotos. El informe fue finalizado el 31 de agosto de 1798,[112] y en un par de líneas viene a explicar el motivo por el que el *Dragón* quedó varado.

Este informe ofrece una detallada descripción de la navegación por el seno mexicano, incluyendo evidentemente la sonda de Campeche. De acuerdo con el consejo de guerra realizado a Sousa, el *Dragón* zarpó de La Habana rumbo a Veracruz siguiendo la derrota que entraba por la sonda. Laso de la Vega afirma que dicha derrota pasaba por el canal entre los accidentes del Triángulo (al sur), y el Bajo Nuevo (al norte). La vía más segura para salir entre los bajos era un placer[113] de arena y piedra situado por el paralelo 21º 25'. Sin embargo, según Laso, las antiguas derrotas indicaban prematuramente la salida para alcanzar la altura del meridiano de la Desconocida (al este, en la costa de Campeche), lo que llevaba a los barcos a tener un error de seis o más leguas hacia el oeste, error que los pilotos siempre atribuían a las fuertes corrientes que les empujaban en esa dirección, resultando de ello graves consecuencias. De acuerdo con sus rumbos, este fue el motivo que llevó al *Dragón* a quedar varado, pues cuando al hablar de la derrota por el meridiano de la punta de la Desconocida, dice Laso: "y me atrevo a decir que la pérdida del navío de guerra el *Dragón* fue procedida de la confianza que tenía de estar más al E. según la longitud en que se situó en el meridiano citado que dicen las derrotas".[114] Es decir, como se ha señalado, el primer piloto del *Dragón* pensó que debía estar navegando seis o más leguas al este de lo que realmente lo hacía, hecho que explicaría su relato al consejo de guerra al decir que se sentía "confuso con el accidente", sin poder explicar "en cuál de los bajos se encontraban, limitándose a repetir que su cálculo sólo podía haber errado en la velocidad de la corriente que los había hecho avanzar prodigiosamente", hacia el oeste. Es decir, un error de cálculo derivado de antiguas cartas marinas fue lo que condujo a un fatal

[112] AMN, l. 469.
[113] Placer: banco de arena o fango.
[114] *Ibidem*, f. 262v.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

desenlace a un navío que había surcado los mares durante casi cuarenta años. Qué razón tenía el padre Ajofrín cuando aseguró en su diario que los pilotos "se aturden y vuelven locos" al navegar por las aguas del seno mexicano.

ANEXO 1

Rutas realizadas por el *Dragón*, con los años, los puertos de origen y destino, los comandantes al mando, acciones de guerra y observaciones pertinentes

Año	*Puerto de origen*	*Puerto de destino*	*Comandante*	*Acto de guerra*	*Observaciones*
1744 1745	—	—	—	—	Se construye en el astillero de La Habana
1745	La Habana *ca*. 15 de mayo	Cabo Catoche	Jose Antonio de Herrera	Combate a dos balandras inglesas	Las balandras huyen
1745	La Habana 29 de octubre	Sonda de las Tortuguillas	¿Manuel de Paz?	—	Escolta de navíos de registro
1745	La Habana 19 de noviembre	Cayo de Sal	Manuel de Paz	—	El *Dragón* vara cerca del Cabo de San Antonio
1748	La Habana en octubre	—	Manuel de Paz	Defensa de La Habana	Combate a Knowles
1749	La Habana después del 13 de mayo	La Coruña 12 de julio	—	—	En solitario, con caudales de Inquisición
1751	Cádiz noviembre	Cádiz diciembre	Pedro Fitz-James Stuart	Patrulla contra el corso	Combate al *Dansik* y al *Navío Nuevo*

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Año	*Puerto de origen*	*Puerto de destino*	*Comandante*	*Acto de guerra*	*Observaciones*
1752	—	—	—	—	En carena en Ferrol
1753	Cádiz 25 de abril	Veracruz 27 de junio	Francisco Cumplido	—	Armas, azogue y mercancías
1753	Veracruz	Cádiz 30 de marzo de 1754	—	—	Registro y frutos
1754	Cádiz 5 de septiembre	Veracruz	Blas de Barreda	—	Refuerzo de la Armada de Barlovento
1760	—	Cádiz	Isidoro del Postigo (asume el mando el 29 de enero)	—	—
1760	Cádiz fin de junio	Veracruz 4 de septiembre	¿Isidoro del Postigo?	—	En la flota de Carlos Reggio
1761	Veracruz 3 de mayo	Cádiz 12 de septiembre	—	—	Registro y frutos
1760 1763	¿Cádiz? —	¿Cádiz? —	—	Vigila el estrecho de Gibraltar	Guerra entre España e Inglaterra
1764	Cádiz junio	Veracruz	Juan Pérez de Alderete	—	Cargamento de hierro
1765	Veracruz 9 de abril	Cádiz 21 de julio	—	—	Registro y frutos
1765 1766	Cádiz (La Carraca)	— —	— —	— —	En carena (octubre 1765-abril 1766)

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Año	*Puerto de origen*	*Puerto de destino*	*Comandante*	*Acto de guerra*	*Observaciones*
1766	Cádiz 3 de mayo	Veracruz 10 de julio	Manuel de Guirior	—	El Marqués de Croix y Antonio Lorenzana a bordo
1766	Veracruz	La Habana	Juan Pérez de Alderete	Acción de corso en el Caribe	Transporte de mercancía
1766	La Habana	Veracruz ca. 22 de agosto	Manuel de Guirior	—	Sufre un Norte
1767	Veracruz 30 de mayo	Cádiz 28 de agosto	Manuel de Guirior	—	El marqués de Cruillas y el P. Ajofrín a bordo
1768	Cádiz 22 de diciembre	Veracruz	José Blanco Tizón	—	Escolta a nueve mercantes
1769	Veracruz 15 de abril	La Habana	Joseph Alonso Enríquez	—	Transporte de 1 000 tn. de harina
1770	La Habana 4 de junio	Cádiz 22 de julio	Isidoro Latorre	—	Registro y frutos
1771	Cádiz junio	Canarias agosto	Joseph de Sierra	—	Registro
1772	Cádiz 29 de mayo	Veracruz 15 de agosto	—	—	Hierro, artillería y munición para San Juan de Ulúa
1772	Veracruz 6 de diciembre	La Habana diciembre	—	—	Caudales diversos
1773	La Habana	Veracruz 24 de marzo	—	—	Caudales diversos

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Año	*Puerto de origen*	*Puerto de destino*	*Comandante*	*Acto de guerra*	*Observaciones*
1773	Veracruz 30 de noviembre	Cádiz 18 de marzo de 1774	—	—	Registro y frutos
1776	Cádiz 8 de mayo	Veracruz 25 de julio	Juan Antonio Cordero	—	Registro y frutos
1777	De mayo a octubre	—	—	—	Labores cartográficas
1778	Veracruz enero	Cádiz 29 de junio	—	—	Registro y frutos
1779	El Ferrol 28 de septiembre	Cádiz	Pedro Autrán	Patrulla el golfo de Vizcaya y Azores	Sufre un temporal
1780	Cádiz 28 de abril	La Habana 4 de agosto	Pedro Autrán	Defensa de América Central	En la escuadra de Solano de 12 navíos
1780	La Habana 16 de octubre	Pensacola	Pedro Autrán	A la toma de Pensacola	La flota no alcanza Pensacola
1781	La Habana 28 de febrero	Pensacola 19 de abril	—	A Pensacola por segunda vez	Pensacola cae el 8 de mayo de 1781
1781	Veracruz septiembre	La Habana	—	Transporte de monetario	Vara cerca de La Habana
1782	La Habana enero	Puerto Rico	—		Transporte de tropas
1782	La Habana	El Guarico 8 de abril	—	Transporte de tropas	En el Guarico compo-niéndose

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Año	*Puerto de origen*	*Puerto de destino*	*Comandante*	*Acto de guerra*	*Observaciones*
1783	La Habana 22 de mayo	Veracruz	Alfonso de Sousa	—	Vara y se hunde en el Bajo Nuevo, en la sonda de Campeche entre el 29 de mayo y el 1 de junio

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAMINOS DE AGUA EN TIERRA FIRME Y MAR ABIERTO

RECONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE MARÍTIMO DE LOS TUXTLAS, VERACRUZ*

MARIANA FAVILA VÁZQUEZ
Universidad Nacional Autónoma de México
Posgrado de Estudios Mesoamericanos

Introducción

En este artículo se desarrolla una propuesta teórico-metodológica para llevar a cabo el estudio de la actividad de la navegación prehispánica, así como de su reconfiguración durante la época colonial. Como caso de estudio, se aborda la región de Los Tuxtlas, una isla de basalto, en el sur del estado veracruzano, que parece flotar entre las tierras bajas de la planicie costera y las aguas saladas del golfo de México, cuyo valor radica en ser considerada el principal yacimiento de piedra del área olmeca durante la época prehispánica.

Para llevar a cabo este ejercicio de análisis partiré de concebir a la navegación como parte del proceso de la construcción de un paisaje cultural, es decir, como el despliegue de diversas estrategias que posibilitaron el control de un amplio espacio bio-geográfico y cultural a través del desplazamiento por agua, tanto en mar abierto como en tierra firme. Con esta aproximación, se tratará de elaborar

* Este artículo presenta algunas de las propuestas y resultados que se obtuvieron dentro de un proyecto de investigación desarrollado en el Programa de Maestría en Estudios Mesoamericanos de la Universidad Nacional Autónoma de México, en el periodo 2012-2014. Dicha investigación fue publicada en el libro *Veredas de mar y río. Navegación prehispánica y colonial en Los Tuxtlas*; este artículo es la continuación de estas investigaciones con nuevos enfoques teóricos y perspectivas que actualmente se están trabajando dentro del Programa de Doctorado del mismo posgrado; véase Mariana Favila Vázquez, *Veredas de mar y río. Navegación prehispánica y colonial en Los Tuxtlas, Veracruz*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Estudios de Posgrado, 2016.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

una interpretación sobre los mecanismos de integración de los territorios, en función de la movilidad en cuerpos de agua de la región elegida, a través de un análisis interdisciplinario que implica el manejo de datos geográficos, históricos y arqueológicos.

Las rutas de agua en Mesoamérica

En los estudios sobre Mesoamérica, la comprensión de la movilidad de los grupos humanos ha sido entendida mayoritariamente a partir del uso de vías terrestres y, aunque sin ignorar, se ha dejado en un plano secundario el tránsito por vías acuáticas como modo de articulación del entorno. Este hecho no se contrapone a los numerosos estudios que señalan la existencia de un modo de vida asociado a entornos acuáticos,[1] y que establecen la relevancia de las actividades de subsistencia relacionadas a los mismos y sus consecuencias en el desarrollo de los procesos culturales y sociales en la historia de algunas regiones mesoamericanas.[2] Estos estudios e interpretaciones refieren, de manera general, sobre cómo la carencia de animales de carga, o domesticados, y de dimensiones suficientes que ayudaran en el transporte, incidió en el modo de vida prehispánico orientándolo a desarrollar una estrecha relación con los cuerpos de agua —fueran estos de agua dulce o salados.[3]

[1] Tal es el caso del concepto "modo de vida lacustre", propuesto por Yoko Sugiura y Mari Carmen Serra Puche en "Notas sobre el modo de subsistencia lacustre: la laguna de Santa Cruz Atizapán, Estado de México", *Anales de Antropología*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, México, v. 20, n. 1, 1983, p. 9-26.

[2] Alfred H. Siemens, "Wetland Agriculture in Pre-Hispanic Mesoamerica", *Geographical Review*, American Geographical Society, v. 73, n. 2, abril de 1983, p.166-181; Eduardo Williams, "Aquatic environments in Mesoamerica: pre-Hispanic subsistence activities", en *Encyclopaedia of the History of Science, Technology, and Medicine in Non-Western Cultures*, Helaine Selin (ed.), Berlín, Springer-Verlag, 2014, p. 607-627; Eduardo Williams, *La gente del agua: etnoarqueología del modo de vida lacustre en Michoacán*, Zamora (Michoacán), El Colegio de Michoacán, 2014.

[3] Sólo algunos ejemplos son Jeffrey R. Parsons, *The Last Pescadores of Chimalhuacan, Mexico: An Archaeological Ethnography*, University of Michigan/Museum of Anthropology, 2006 (Anthropological papers, 96); Teresa Rojas Rabiela, *La cosecha del agua en la cuenca de México. La pesca en el medio lacustre y chinampero de San Luis Tlaxialtemalco*, 2a. ed., México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Lorenzo Ochoa afirmaba que existía en todo el territorio mesoamericano una compleja red de caminos y rutas tanto terrestres como acuáticas que eran suficientemente eficientes como para permitir el comercio a largas distancias, de Norte a Sur y de costa a costa.[4] En 1978, Thomas A. Lee señalaba que numerosos investigadores se habían enfocado en estudiar el comercio y el intercambio en Mesoamérica a través de estas rutas, dirigiendo su atención primordialmente hacia el tipo de recursos, objetos y materiales que se movilizaban entre las diversas regiones, dejando de lado la identificación y explicación de las rutas específicas que permitían que se llevara a cabo y se mantuviera, a lo largo del tiempo, dicha movilización.[5]

A raíz de esta exhortación, numerosos estudios en las décadas siguientes y hasta la actualidad, se abocaron a reconstruir el sistema de caminos principalmente terrestres, y en algunos casos acuáticos.[6] Quisiera redirigir la atención en particular hacia las rutas, en este caso primordialmente acuáticas, y hacia la tecnología que propició su creación y uso. Es necesario preguntarnos cómo hacer visibles dichos caminos que parecen borrados tras cada inundación, tras cada temporada de lluvias, y que por ejemplo en el mar, pueden incluso resultar más difíciles de identificar. En este sentido, el eje de este artículo consiste en presentar una propuesta que sugiere cómo acceder al estudio de una tradición de navegación cuyo origen se identifica parcialmente durante la época prehispánica, y que se puede

Antropología Social, 1998; Eduardo Williams, "El modo de vida lacustre: etnografía de las cuencas lacustres de Michoacán", *Arqueología Iberoamericana*, v. 28, 20 de octubre de 2015, p. 29-39.

[4] Lorenzo Ochoa, "La rueda y la vela en Mesoamérica", *Ciencias*, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Ciencias, México, n. 33, enero-marzo de1994, p. 4-10.

[5] Thomas A. Lee Jr., "Introduction", en *Mesoamerican Communication Routes and Cultural Contacts*, Thomas A. Lee Jr. y Carlos Navarrete (eds.), Provo (Utah), Brigham Young University, 1978 (Papers of the New World Archaeological Foundation 40), p. 1-4.

[6] Clinton R. Edwards, "Pre-Columbian Maritime Trade in Mesoamerica", en *Mesoamerican Communication Routes and Cultural Contacts*…, p. 199-209; Ernesto Vargas, "El dominio de las rutas fluviales en la región chontal. Acalan. El lugar de las canoas", en *Rutas de intercambio en Mesoamérica. III Coloquio Pedro Bosch Gimpera*, Evelyn Childs Rattray (ed.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998, p. 259-276.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

rastrear y describir gracias al análisis de diversos documentos históricos generados durante la época colonial.

Algunas de estas descripciones coloniales permiten proponer que esta tradición implicó la creación de una tecnología sencilla, pero que dio como resultado un complejo sistema de navegación que permeó más de una esfera cultural en las sociedades mesoamericanas. En este sentido, la navegación prehispánica puede describirse como una actividad que involucró la apropiación del medio acuático, haciendo suyos territorios con gran biodiversidad y buscando el aprovechamiento de los recursos; así como una tecnología, dado que no es lo mismo navegar con corrientes y oleaje en el mar, que en un río o en un lago, por lo tanto, las características de las embarcaciones debieron ser distintas. Podría considerarse también como un fenómeno político-social, pues no sólo se navegaba para transportar objetos, sino también personas, lo que generaba lazos de interacción más complejos. Finalmente, la navegación también se puede caracterizar desde la perspectiva de una práctica simbólica, como el mecanismo para adentrarse en un ambiente acuático que requería de un fuerte grado de especialización y que era concebido como un espacio liminar desde la cosmovisión mesoamericana.[7]

Para abordar estas temáticas es necesario, antes, describir una serie de conceptos procedentes del marco teórico desarrollado principalmente por la arqueología marítima; sobre todo, el de "paisaje marítimo cultural". Además de indicar en qué términos se utilizará en este escrito el concepto general de paisaje, de tal forma que quede explícita su necesaria relación tanto con las estrategias de movilidad, rutas acuáticas y terrestres como con el desarrollo de la tecnología náutica, que dio como resultado la existencia de una importante tradición de navegación en Mesoamérica.

El paisaje, unidad de análisis en el estudio de la navegación

Antes de abordar específicamente el concepto de "paisaje marítimo cultural", es relevante revisar el origen y la utilización en los estudios mesoamericanos del concepto de "paisaje". De acuerdo con Pedro

[7] Favila, *Veredas de mar y río*…, p. 28.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Urquijo y Narciso Barrera, durante mucho tiempo el uso del vocablo "paisaje",[8] en el campo científico, fue patrimonio propio de los geógrafos, haciendo referencia al medio y sus características fisiográficas exclusivamente. Al respecto, los investigadores refieren que "el estudio sobre las relaciones o polarizaciones entre los componentes naturales y sociales en un espacio no resulta de ninguna manera novedoso", ya que en los últimos cien años la antropología, en su orientación ecológica, y la geografía cultural han estudiado los vínculos entre naturaleza y sociedad. A lo largo de la historia de las ciencias sociales, y con diversos argumentos respecto a esta relación, se ha manifestado acríticamente la preeminencia de una sobre la otra.[9]

En los últimos 40 años las relaciones teórico-metodológicas entre la geografía, la antropología y la historia han permitido concluir que el espacio ocupado por el hombre es por sí mismo cultural.[10] Esto se contrapone a la idea de que el paisaje es sólo un medio homogéneo, un área de localización geográfica, o bien un lugar continuo e ilimitado en el que se sitúan cuerpos físicos. Parece más adecuado entenderlo entonces como el ámbito construido por las sociedades en el que se dan las tradiciones y en donde se reproduce la organización social y territorial.[11]

Partiendo de los planteamientos de Pedro Urquijo y Narciso Barrera, llamaremos entonces "paisaje" a la unidad espacio-temporal en la cual los elementos de la naturaleza y la cultura convergen en una sólida, pero inestable comunión, siendo una categoría de aproximación geográfica que se diferencia del ecosistema —concepto que explica

[8] En su sentido más literal el término *landschaft* equivaldría al inglés *landscape* o al castellano *paisaje*. Sin embargo, en un contexto geográfico dicho término se asocia siempre a la escuela de *Landschafts geographie,* nacida a finales del siglo XIX en Alemania y caracterizada por el hecho de concebir la geografía como "una ciencia del paisaje", preocupada sólo por el estudio y la clasificación adecuada de las formas de los paisajes y de las regiones; véase Joan Nogué, "Geografía humanista y paisaje", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Madrid, n. 5, 1985, p. 93- 107.

[9] Pedro S. Urquijo y Narciso Barrera, "Historia y paisaje. Explorando un concepto geográfico monista", *Andamios*, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Colegio de Humanidades y Ciencias Sociales, México, v. 5, n. 10, 2009, p. 227-252.

[10] Nogué, "Geografía humana y paisaje…", p. 93.

[11] José Velasco Toro, "Espacio y territorio: ámbito de la etno-identidad", *Revista del CESLA*, Universidad de Varsovia, Polonia, n. 10, agosto de 2007, p. 53-70.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el funcionamiento biofísico de una fracción del espacio— y del territorio —unidad espacial socialmente moldeada por las relaciones de poder—, ya que en el paisaje confluyen tanto los aspectos naturales como los socio-culturales de tal forma que resulta ser *la dimensión cultural de la naturaleza*, o bien, *la dimensión natural de la cultura*. La concepción del paisaje se construye, así, como una posición unificadora frente a la dicotomía naturaleza-cultura, que dificulta cualquier comprensión ecológica y social, de nuestro presente y pasado.[12]

Al concebir al paisaje como el resultado de una transformación colectiva de la naturaleza, es decir, como la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado, debemos aceptar y reconocer su carácter dinámico intrínseco.[13] Como producto intelectual y material de un grupo social, el paisaje *forma parte de una cosmovisión completa* que se inserta en un proceso de *larga duración*.[14] Para explicar esto, debemos referirnos a la categoría del tiempo, la cual es una dimensión fundamental para los arqueólogos, siempre preocupados por su integración con el espacio. Siguiendo esta inquietud propia de nuestra disciplina, resulta pertinente mencionar que, al ser parte de un proceso de larga duración, el paisaje y sus modificaciones deben ser valorados y considerados, en cuanto que constituyen parte de la historia: "Todo paisaje es una acumulación […], una fuente enormemente rica de datos sobre las gentes y las sociedades que lo crearon".[15]

Sobre las formas prehispánicas de interacción con el paisaje es necesario tomar en cuenta que las técnicas de caza, de pesca, el vínculo con los seres acuáticos, la apropiación de los entornos lacustres, fluviales, marítimos y de diversos cuerpos de agua no fueron exclusivos de una sola costa, o de una sola cuenca —por ejemplo, el área maya o la Cuenca de México—, sino producto de una delicada relación de las sociedades mesoamericanas con los diversos cuerpos de agua con los que convivían.[16]

[12] Urquijo y Barrera, "Historia y paisaje. …", p. 231.

[13] Joan Nogué, "El retorno al paisaje", *Enrahonar: Quaderns de filosofía*, Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, n. 45 *Estética de la natura*, 2010, p. 123-136.

[14] Urquijo y Barrera, "Historia y paisaje…", p. 232.

[15] Nogué, "Geografía humana y paisaje…", p. 101.

[16] Gabriel Espinosa, "El eco del agua: el pasado lacustre de Tlaxcala", en *Coloquio sobre la historia de Tlaxcala*, Bernardo Lima (coord.), Tlaxcala, Tlaxcallan/ Ediciones del Gobierno del Estado de Tlaxcala, 1998, p. 57-70.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Paisaje con apellido, el paisaje marítimo cultural

Dicho concepto resulta particularmente útil para nuestro estudio, dado que surgió de la necesidad de referir la unidad de los restos materiales de una cultura vinculada con cuerpos de agua, localizados en tierra firme y en contextos sumergidos. El "paisaje marítimo cultural" nació a raíz de la reacción contra el particularismo de la arqueología subacuática, y su enfoque exclusivo en los naufragios y en los restos de embarcaciones encontrados bajo el agua, que se veían como objetos desvinculados de las sociedades que los habían producido. Existía, durante la década de los años setenta y los ochenta, una división entre la arqueología terrestre y la subacuática —más tarde marítima—, donde ésta última se veía como algo menos seria que la primera por abocarse casi exclusivamente a la recuperación de objetos sumergidos. Esta crítica contra la arqueología subacuática se sustentó en la ausencia de un marco teórico y en contra de una sobreexplotación de sus vías metodológicas, de sus técnicas de buceo y de registro bajo el agua.[17]

Entonces, el paisaje marítimo cultural se define como el resultado de la interacción entre las sociedades "marítimas" o con inquietudes acuáticas que se relacionan, apropian, modifican y perciben los entornos acuáticos y terrestres como una sola unidad.[18] Dentro del desarrollo de la arqueología marítima como tal, este concepto inicialmente hacía referencia a los grupos costeros que tenían una estrecha relación con el océano y a las formas de interacción entre ambos.[19] Sin embargo, con el paso del tiempo ha buscado incluir, aunque el apellido *marítimo* pueda resultar confuso, a las poblaciones que tienen vínculos, se apropian y establecen relaciones con cualquier otro tipo de cuerpo de agua, incluidos lagos, lagunas, ríos y otros tipos de cuerpos de agua interiores.[20]

[17] Christer Westerdahl, "The maritime cultural landscape", *The International Journal of Nautical Archaeology*, Nautical Archaeology Society, Portsmouth, v. 1, n. 1, febrero de 1992, p. 5-14.

[18] Westerdahl, "The Maritime Cultural Landscape…", p. 6.

[19] *Ibidem*, p. 7.

[20] Christer Westerdahl, "Fish and Ships. Towards a Theory of Maritime Culture", *Deutsches Schifffarhtsarchiv*, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, n. 30, 2009, p. 191-236.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Una crítica que se ha hecho al concepto de paisaje marítimo cultural, es que, al querer superar la dicotomía que se generó entre la arqueología terrestre y la arqueología subacuática, de hecho, con su enfoque sobre lo marítimo o acuático, perpetúa dicha división y hay quienes han cuestionado la necesidad de generar un marco teórico en torno a los espacios acuáticos, específicamente. [21] Sin embargo, se puede considerar que lo que se busca con este concepto es hablar acerca de la unidad y la importancia de las actividades en tierra firme y en espacios acuáticos, que no siempre es reconocida como tal.

Helen Farr apunta que para la arqueología que se hace en tierra, en ocasiones, los cuerpos de agua son vistos como espacios limítrofes, una zona liminal en el mejor de los casos. Si éstos se han reconocido como posibles corredores para el movimiento, se ha asumido que la tecnología náutica prehispánica era simple y sin demasiada especialización, o al menos, no mucho más compleja que cualquier otra.[22] Es por eso que recurrir a estos conceptos, que se han trabajado durante los últimos treinta años en contexto, puede ayudar a redirigir las preguntas de investigación sobre las actividades acuáticas con un enfoque de aproximación más integrado, tratando de entender la organización social y las dinámicas detrás de lo que puede considerarse un *complejo tecnológico de la navegación prehispánica*.

Otro de los aspectos interesantes del concepto "paisaje marítimo cultural", es que busca llamar la atención sobre los factores culturales que implican la existencia de un grupo social en sintonía con preocupaciones marítimas o acuáticas —vinculadas a un cuerpo de agua—. Es decir, trata de responder sobre cómo explicar que podamos encontrar una población en la costa que no tiene una cultura marítima, o habitantes junto a un cuerpo de agua lacustre que no tienen ningún tipo de relación entre sí, más que tal vez la cercanía espacial; mientras que podemos encontrar sociedades completamente alejadas de la costa que mantienen una estrecha relación con

[21] Hannah Cobb y Jesse Ransley, "Moving Beyond the 'Scape' to Being in the (Watery) World, Wherever", *Seascape: Anthropological and Archaeological Approaches to the Human Habitation of the Sea Session at ASA09: Anthropological and Archaeological Imaginations: Past, Present and Future*, Bristol, 2009, p. 1-12.

[22] Helen Farr, "Seafaring as social action", *Journal of Maritime Archaeology*, Periodicals Service Company, Germantown, v. 1, n. 1, enero de 2006, p. 85-99.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el mar, tal es el caso de las sociedades nahuas del Altiplano Central durante el periodo Postclásico Tardío (1200-1519 d. C.).[23]

Ante estas inquietudes, el concepto de "paisaje marítimo cultural" nos lleva a preguntarnos qué es lo que activa una relación social y cultural entre un cuerpo de agua y las poblaciones humanas, más allá del mero aspecto de la explotación o aprovechamiento, o bien, de la cercanía espacial. Por otro lado, el concepto, bajo el supuesto de que examinaremos una sociedad con intereses y relaciones con los cuerpos de agua, permite plantear la necesidad de estudiar la tecnología náutica, y su desarrollo tanto en tierra —por ejemplo, la organización social de labradores de canoas— como su uso en los cuerpos de agua.[24] A continuación, se presentan algunos antecedentes acerca del estudio de la navegación prehispánica en la región del sur de Veracruz, para introducirnos así a la problemática que implica el tipo de evidencias que se han utilizado para hablar de esta actividad.

Los navegantes de la región olmeca

Han existido algunas aproximaciones a la práctica de la navegación prehispánica en el área de la costa del Golfo que buscan explicar las formas de movilidad entre los olmecas en el sur de Veracruz y el estado de Tabasco. Las evidencias arqueológicas sobre la navegación específicamente se reducen a dos canoas monóxilas localizadas en

[23] Tal es el caso de los mexicas y su estrecha relación con el mar en las costas del Golfo y el Pacífico. Véase Johanna Broda, "Cosmovisión y observación de la naturaleza. El ejemplo del culto de los cerros en Mesoamérica" en *Astronomía y arqueoastronomía en Mesoamérica*, Johanna Broda, Stanislaw Iwaniszewski y Laura Maupomé (eds.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1991, p. 461-500; Patrick Johansson K., "*Ilhuicaatl*, 'agua-cielo'. El mar en la cosmovisión náhuatl prehispánica", en *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera (coords.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015, p. 21-54; Blas Castellón, "El mar y la sal: una relación necesaria con tierra adentro", en Pinzón y Trejo, *El mar…*, p. 55- 82.

[24] Christer Westerdahl, "Inland Water Boats and Shipping in Sweden. The Great Lakes. The Application of a Theory on Transport Zones and Maritime Enclaves", *Archaeonautica. Construction Navale Maritime et Fluviale: Approaches Archeologiques, Historique et Ethnologique*, CNRS Editions, París, n. 14, 1998, p. 135-143.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

la playa del río Coatzacoalcos,[25] y a algunos objetos miniaturas clasificados como canoas que discutiremos más adelante.[26] Sin embargo, el entorno de la región ha permitido generar hipótesis en torno a la conectividad acuática y terrestre que vinculaba sitios de distintas jerarquías en la región, y al papel que los cuerpos de agua pudieron haber tenido en el desarrollo y complejidad social de la región.[27]

El paisaje de las tierras bajas del Golfo se caracteriza por presentar un sinnúmero de ríos y cuerpos de agua asociados a sitios arqueológicos fechados para el periodo Preclásico, como San Lorenzo y La Venta, y una de las mayores interrogantes sobre los grupos humanos que habitaron estas regiones es cómo fue que movieron el basalto con el cual elaboraban utensilios de uso cotidiano y esculturas de grandes dimensiones y de valor político y ritual.[28] La hipótesis general es que las piedras, que podrían pesar hasta 20 toneladas, eran movidas desde las montañas de Los Tuxtlas, al sur de Veracruz, hacia San Lorenzo, el centro más importante del periodo que comprendió 1200-900 a. C., y después hacia La Venta en Tabasco.[29] Ignacio Bernal mencionaba que las grandes piedras traídas de lejos

[25] Alfredo Delgado C., Rodolfo Parra Ramírez y Ponciano Ortiz Ceballos, Álvaro Alcántara López, Lourdes Hernández Jiménez, José Luis Reyes, Adrián Salinas Paulina Arellano, Alfredo Santana, Anai López de Nava y Luz del Carmen Gutiérrez, *Informe preliminar del Proyecto de Salvamento arqueológico del túnel sumergido Coatzacoalcos. No. de informe: 29- 407*, México, Archivo Técnico del Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2008, t. I, p. 125.

[26] Eric Orlando Cach Avendaño, "Las canoas de jade del sur de Veracruz como elemento iconográfico olmeca previo a la odisea del dios del maíz maya", *Estudios de Cultura Maya*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas, México, v. 26, 2005, p. 67-89.

[27] Alfonso Caso, "¿Existió un imperio Olmeca?", *Memorias de El Colegio Nacional*, El Colegio Nacional, México, n. 5, 1965, p. 11-60; Ignacio Bernal, *El mundo olmeca*, 2a. ed., México, Porrúa, 1991, p. 272; Alfred H. Siemens, *Una manera de ver Los Tuxtlas. Paisaje de Mesoamérica*, México, Comisión Nacional para el conocimiento y uso de la Biodiversidad/Corredor Biológico Mesoamericano/Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2010, p. 135; Ann Cyphers y Judith Zurita-Noguera, "A Land that Tastes of Water" en *Pre-Columbian Water Management: Ideology, Ritual and Power*, Lisa J. Lucero y Barbara W. Fash (eds.), Texas, University of Arizona Press, 2006, p. 33-50.

[28] Leslie C. Hazell, "An Analysis of Log Raft Open Water Performance and Crew Capability to Move Megaliths Pre-Classic Olmec Used for Colossal Head Sculptures", *Journal of Maritime Archaeology*, Periodicals Service Company, Germantown, v. 8, n. 1, junio de 2013, p. 139-152; Favila, *Veredas de mar y río*…, p. 36-42.

[29] Hazell, "An Analysis of Log Raft…", p. 139-140.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

y de distintos sitios requirieron de una organización compleja, y que probablemente fueron transportadas en canoas unidas hasta el sitio de destino, para lo cual se necesitó un número considerable de trabajadores para tirar los árboles, hacer y cargar las balsas y llevarlas a puerto a lo largo de su recorrido costero o fluvial.[30]

Howel Williams y Robert F. Heizer sugirieron, en el siglo pasado, que los monumentos de La Venta eran de andesitas muy similares a las del río Teapa y que provenían del volcán de la Unión, en el estado de Tabasco, planteando éste como lugar de origen de muchas de las piedras en bruto de este sitio, pero a su vez, sugiriendo que otras fueron extraídas en diversas regiones a través del istmo. Propusieron que el origen de las columnas de basalto se encontraba en Roca Partida, al norte de Montepío, hacia el norte de Los Tuxtlas, sobre la línea de costa, y elaboraron un mapa esquemático que ilustra cuáles pudieron haber sido las rutas para su transporte.[31]

Leslie C. Hazell, más recientemente, infiere que el esfuerzo humano requerido para mover las piedras debió ser inmenso, y que en caso de haber existido, las rutas terrestres debieron haber demandado que la vegetación se retirara, se realizaran caminos y que aquellas energías invertidas en las actividades agrícolas estuvieran más bien enfocadas en resolver estos inconvenientes.[32] Para el autor, el conocimiento sobre embarcaciones olmecas no es claro y, por supuesto, recalca la falta de evidencias contundentes al respecto. Para contrarrestar esto, realiza un análisis sobre la mecánica y la viabilidad del uso de las balsas —troncos unidos formando una superficie plana— propuesto inicialmente por Velson y Clark.[33] Estos autores habían desarrollado un análisis de las operaciones de transporte en la antigüedad asignando valores cuantitativos a parámetros determinados

[30] Bernal, *El mundo olmeca*…, p. 69.

[31] Howell Williams y Robert F. Heizer, "Sources of Stones Used in Prehistoric Mesoamerican Sites", *Contributions of the University of California Archaeological Research Facility*, University of California, Department of Anthropology, Berkeley, v. 1, septiembre de 1965, p. 1-40.

[32] Hazell, "An Analysis of Log Raft…", p. 140.

[33] Joseph C. Velson y Thomas C. Clark, "Transport of Stone Monuments to the La Venta and San Lorenzo Sites", *Contributions of the University of California Archaeological Research Facility*, University of California, Department of Anthropology, Berkeley, v. 24, 1975, p. 1-39.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

por la energía y horas que los hombres debieron haber dedicado a las actividades de explotación de canteras, construcción de medios de transporte, el viaje en agua y tierra y al uso de suministros diversos.[34]

Entre sus propuestas acerca de la tecnología de transporte, los autores señalaron que las balsas de troncos y las canoas con estructuras de soporte podrían ser consideradas como el método utilizado para mover los monumentos de piedras, pero también indicaron que por la cantidad de poder humano requerido para realizar esto, de hecho, tampoco resulta tan probable. Anotaron que, de haber existido, balsas de dos niveles de troncos de ceiba pudieron haber sido utilizadas para mover los monumentos de mayor peso, mientras que las canoas monóxilas se pudieron haber utilizado para piedras más pequeñas, considerando que éstas fueron la mejor opción para el transporte de tan pesados materiales utilizándolas unidas para formar "una balsa de canoas".[35]

Las conclusiones de Hazell son que la capacidad humana, la integridad estructural y la estabilidad derivadas del análisis cuantitativo basado en datos fisiológicos y mecánicos, sugieren que el viaje en balsas en mar abierto no es compatible con la confiabilidad requerida para el traslado de las valiosas cabezas colosales.[36] Su estudio utilizó datos oceanográficos, meteorológicos y fluviales como variables para elaborar una replicación teórica de las condiciones de navegación, así como un replanteamiento de los parámetros para definir la intervención humana y la capacidad de potencia del transporte. Es importante recalcar que el estudio de Hazell se basa exclusivamente en el traslado de objetos de un peso considerable, lo cual por supuesto debió ser un desafío no fácil de resolver. Se tomaron en cuenta datos en realidad escasos y no del todo contundentes sobre el origen de las piedras, ya que no se menciona la importancia de Roca Partida antes atribuida por Williams y Heizer.

Este y otros trabajos enfocados a responder estas preguntas han tratado de basarse en el estudio del paisaje de la región y en algunos intentos por reproducir las condiciones de movilidad del basalto, contribuyendo con diversas interpretaciones dado que la falta de

[34] Velson y Clark, "Transport of Stone Monuments…", p. 1.
[35] *Ibidem*, p. 17.
[36] Hazell, "An Analysis of Log Raft…", p. 150.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

evidencia concreta nos tiene en un punto lejano a contestar con certeza cuáles eran las estrategias de movilidad de los habitantes de la planicie costera del Golfo. En general, las aproximaciones anteriores se han acercado al problema de la navegación sin realmente contar con datos arqueológicos, de tal manera que su existencia se ha inferido tangencialmente; a continuación, se refieren aquellas evidencias o datos concretos que han dado pie a hablar de la actividad durante la época prehispánica.

Evidencias arqueológicas de la navegación en el sur de Veracruz

Existen algunos ejemplos de evidencia tangible que podrían sugerirnos, no sin algunos inconvenientes, la existencia de la práctica de la navegación en el sur de Veracruz. Uno de ellos es el conjunto de cuatro canoas miniatura talladas en jade, reportadas por Eric Orlando Cach Avendaño en un estudio que indaga sobre su posible significado.[37] La más conocida de estas esculturas fue recuperada del sitio de Cerro de las Mesas y fechada para el periodo Preclásico Medio (1300 a 800 a. C.). La segunda pertenece a una colección particular en Campeche y procede de isla Piedra. La tercera se localiza en el Museum of Fine Arts de Boston. Por último, la cuarta está en The Brooklyn Museum, en Nueva York. De acuerdo con el autor, las piezas son de distintos tamaños, pero comparten una técnica similar de elaboración, guardando proporciones que parecieran evidenciar un patrón de diseño. Para Cach Avendaño, este "complejo de canoas de jade" representa un cosmograma que forma parte de un mito olmeca que influyó en las ideas acerca de la creación que los mayas desarrollaron en épocas posteriores en relación con el mito del dios del Maíz.[38]

Independientemente de la pertinencia de la propuesta de Cach, resulta difícil trabajar con estos objetos arqueológicos para aseverar algo acerca de ellos, dado que se ha cuestionado su naturaleza como representación miniatura de embarcaciones. Al menos una de ellas, la que se encuentra en The Brooklyn Museum, cuando se coloca en otra posición se observa que no fue elaborada con la intención de

[37] Cach Avendaño, "Las canoas de jade del sur de Veracruz…", p. 67.
[38] *Ibidem*, 67-68.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

representar una embarcación, sino que se trata de una miniatura en forma de mano que funciona como pendiente (figura 1), o bien, podría representar una canoa reutilizada para tallar dicha figura.[39]

Por otro lado, uno de los hallazgos fundamentales relacionado con el tema es el que tuvo lugar entre los meses de noviembre y diciembre de 2007, cuando se encontraron en el lecho del río Coatzacoalcos los restos del recubrimiento de chapopote de dos canoas que aún tenían madera, algunas piezas de jadeíta, cerámica foránea, restos de fauna marítima y pesas de redes; el descubrimiento fue dado a conocer en su momento por los arqueólogos Alfredo Delgado Calderón, Rodolfo Parra Ramírez y Ponciano Ortiz Ceballos, gracias a las actividades desarrolladas en el proyecto de Salvamento Arqueológico del Túnel Sumergido Coatzacoalcos.[40]

La especie del árbol de estas canoas no está identificada, pero los registros etnográficos de los últimos cincuenta años indican que algunos de los árboles utilizados para tallar las canoas podrían haber sido la ceiba (*Bombax ellipticum*), el zapote (*Lucuma campechiana*) y la caoba (*Swieteneia macrophylla*). Drucker reporta que las canoas monóxilas construidas en la década de los setenta se hacían tallando troncos de ceiba o caoba.[41] Aunque la ceiba es conveniente, la madera no es particularmente fuerte. Se rompe y humedece a menos que sea tratada con alguna resina como sellador. La caoba es preferida porque es más fuerte, durable y no se pudre fácilmente.[42] Informantes en la localidad de 2 de Abril y en la Laguna de Sontecomapan, en Los Tuxtlas, Veracruz, en diciembre del 2012 y enero del 2013 reportaron el uso de la ceiba (José Villegas, 76 años, pescador de El Real, Ver.; don Camerino, 45 años, campesino/pescador, Salinas, Ver.; Manuel Cárdenas, 72 años, pescador, Ejido 2 de Abril, Ver.), entre otros árboles como el zapote, el cedro (*Cedrela mexicana*) y el súchil (*Plumería rubra*) recubiertos de chapopote, al menos hasta la introducción

[39] Aunque también existe la hipótesis de que pudo funcionar como un tintero (comunicación personal con el maestro Tomás Pérez Suárez durante el "Seminario Monográfico Culturas de la Costa del Golfo I", que se llevó a cabo en el Instituto de Investigaciones Filológicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, el 4 de septiembre de 2012).

[40] Delgado, *et al*., *Informe preliminar del Proyecto*…, p. 125.

[41] Velson y Clark, "Transport of Stone Monuments…", p. 17.

[42] *Ibidem*, p. 17.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de las lanchas de fibra de vidrio y de motor a mediados del siglo pasado. Esto lo apuntamos como un dato importante dado que el uso de la ceiba como el árbol principal para elaborar cayucos se tiene bien registrado en el área maya y se ha sugerido su uso en la región olmeca, tanto en época prehispánica como en la actualidad.[43]

Como hemos visto, mucho se ha discutido acerca de la navegación de los habitantes del sur de Veracruz, pero las evidencias que indiquen su práctica en la época prehispánica resultan insuficientes. Para añadir un enfoque distinto a estos estudios, en esta investigación se considera como unidad de análisis al paisaje de Los Tuxtlas. Esto facilita una aproximación a la identificación de los rasgos geográficos que podrían funcionar como indicadores de la navegación, como son la pendiente del terreno y el cauce de los ríos. Es decir, se ha tratado de contestar si la región de Los Tuxtlas pudo o no ser navegable en función de sus propias características geográficas. Este análisis es contrastado y complementado con una serie de inferencias derivadas del tratamiento de datos arqueológicos e históricos que se presentarán a continuación.[44]

Los Tuxtlas, Veracruz, una isla de lava

Para continuar es necesario conocer de manera concisa cuáles son los rasgos espaciales y geográficos de nuestra unidad de estudio. Comenzaremos mencionando que la sierra de Los Tuxtlas se ubica entre los 18°05' y 18°45' de latitud norte, y los 94°35' y 95°30' de longitud oeste. Se localiza dentro de la provincia geomorfológica de la planicie costera del golfo de México y en la subprovincia de la planicie costera de Veracruz. La región tiene 80 km de largo en dirección noroeste-sureste y 55 km en su parte más ancha, con un área de 3 300 km^2. La sierra es de origen volcánico lo cual la hace distinta edáfica, geomorfológica y climáticamente al interior de la planicie costera de la cuenca baja del río Papaloapan y del río Coatzacoalcos.[45]

[43] *Ibidem*, p. 16.

[44] Favila, *Veredas de mar y río*…, p. 53.

[45] Robert S. Santley, *The Prehistory of the Tuxtlas*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 2007, p. 12 y 261; Daniel Geissert, "La Geomorfología", en *Los*

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Sus rasgos geomorfológicos presentan una gran diversidad y su influencia en la hidrología, el microclima, la formación del suelo, y la distribución de la flora y la fauna nos brindan el marco de referencia para comprender la historia natural y cultural de la región,[46] misma que se caracteriza porque la fisiografía que presenta cambios con la altitud, va desde pendientes moderadas en las faldas montañosas que recorren hacia los bordes y valles más escarpados, hasta los cráteres en la cima de los principales volcanes. A lo largo de la historia de la región, la ocupación humana ha sido favorecida por los suelos fértiles de origen volcánico —andosoles— y por la profusa red hidrológica que proviene de las tierras altas que aseguran la disponibilidad de agua.[47]

En general, la región puede dividirse en dos grandes secciones, por un lado, la del volcán San Martín que podría describirse con pendientes pronunciadas y una topografía más irregular; y por el otro, el sector del volcán Santa Marta, que parece reunir las condiciones de pendientes más suaves, con ríos que en su distribución radial conectan la línea de costa con el interior del territorio. El modelo de análisis espacial que se presenta más adelante toma en cuenta para su elaboración estos parámetros topográficos y las pendientes de ambas regiones para identificar las áreas potencialmente navegables.[48]

El paisaje costero de Los Tuxtlas

En Los Tuxtlas, el mar ha esculpido, a lo largo de la costa, puntas y riscos donde los flujos de lava llegaron hasta el agua, adentrándose en ella. El efecto del oleaje, combinado con el descenso del nivel del mar, formó barras de arena transversales a la boca de los ríos, en las

Tuxtlas. El paisaje de la sierra, Sergio Guevara, Javier Laborde y Graciela Sánchez Ríos (eds.), México, Instituto de Ecología, 2006, p. 159-177; Sergio Guevara, Javier Laborde y Graciela Sánchez Ríos, "Introducción", en *Los Tuxtlas. El paisaje de la sierra*…, p. 18-29.

[46] Geissert, "La Geomorfología…", p. 159.

[47] Alfred H. Siemens, "Los paisajes", en *Los Tuxtlas. El paisaje de la sierra*…, p. 41-60; Favila, *Veredas de mar y río*…, p. 60.

[48] Favila, *Veredas de mar y río*…, p. 65-67.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cuales se retuvieron los sedimentos acarreados por ellos mismos, produciendo la elevación de sus bordes y riberas, dando lugar a lagunas a cada lado.

Los Tuxtlas vierte sus aguas pluviales hacia dos cuencas hidrológicas —los ríos Papaloapan y Coatzacoalcos—; el agua escurre hacia la cuenca del Papaloapan a través del río San Juan y hacia el mar, hasta donde llegan innumerables ríos y arroyos que atraviesan la planicie costera alimentando las lagunas costeras de Sontecomapan y el Ostión, así como el lago de Catemaco (figura 2). Las subcuencas de la cuenca del Papaloapan que integran el sector de Los Tuxtlas son: Tecolapilla al norte, Papaloapan hacia el oeste, San Andrés y el lago de Catemaco al centro, y al sur la de San Juan. La cuenca del río Coatzacoalcos ocupa la región por medio de dos subcuencas al sureste: la del río Calzadas y la de la laguna del Ostión.[49]

La relevancia de los ríos como proveedores de alimentos y agua dulce se complementa con el papel que pudieron tener en la comunicación al permitir el movimiento, mismos que rodean e integran la región de Los Tuxtlas y que se prestaban para ser vías multifuncionales, ya que los ríos principales conducían de fuera del área olmeca hacia adentro. Bernal los percibía como una fuerza centrípeta en la que los materiales pesados se deslizarían con las corrientes y sólo los objetos ligeros tendrían que remontarlas.[50]

Cuerpos lacustres

Entre los sistemas lacustres más grandes de la sierra destacan el lago de Catemaco y la laguna costera de Sontecomapan, ambos ubicados entre los volcanes San Martín Tuxtla y Santa Marta, como unidades que separan ambas regiones. El lago de Catemaco se formó por las barreras de materiales producidas por una erupción, derrames lávicos Plio-Pleistocénicos que interceptaron el drenaje natural de un

[49] Gabriela Vázquez Hurtado, Edmundo Díaz Pardo, A. Gutiérrez Hernández, I. Doadrio Villarejo y A. de Sostoa, "Los ríos y los lagos", en *Los Tuxtlas. El paisaje de la sierra*…, p. 201-225.

[50] Sergio Guevara, "La deforestación", en *Los Tuxtlas. El paisaje de la sierra*…, p. 82-110.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

valle tectónico de rocas sedimentarias en el Terciario Medio, sobre todo hacia el noreste, y que bloquearon el drenaje de su actual cuenca.[51] En su superficie se pueden observar expuestos dos bordes de un cráter que han formado las islas de Agaltepec y Tenagre, en las cuales se ubicaron centros ceremoniales durante la época prehispánica. El nombre Agaltepec se deriva del náhuatl y podría significar "en el cerro de la canoa", por la unión de *-agal-* (de *acalli-* canoa), *-tepe-* (de *tepetl-* cerro) y el locativo "en" - *c*.[52]

El otro cuerpo de agua importante es la laguna costera de Sontecomapan que se ubica en la costa, con una superficie de 9 km^2 —12 km de largo y 1.5 km de ancho—, y divide el macizo montañoso en el sector de los volcanes San Martín y Santa Marta. La riqueza natural y la facilidad de comunicación fluvial de tierra adentro hacia el mar y viceversa, no pasaron desapercibidas para los conquistadores españoles que pronto colonizaron los 45 540 km^2 que comprenden la cuenca baja del Papaloapan, ámbito que, al igual que a la sociedad prehispánica, modeló a la colonial, integrada por hispanos, indios y una creciente población afromestiza. Enmarcada en claros límites geográficos, la economía regional se apoyó en el comercio, la ganadería, la pesca y la extracción de madera. El comercio trashumante del ganado, el de los víveres y las grandes haciendas marcaron los senderos de tierra, así como la navegación señaló los caminos de mar. Transportes terrestres y marítimos convivieron en este ámbito, mientras un universo intermedio, el de la red fluvial, se erigió como entramado natural del espacio en tierra adentro.[53] Integrando esta red de aguas dulces y esteros se construyó el paisaje como una unidad que ahora se constituye como nuestro objeto de estudio.[54]

[51] Santley, *The Prehistory of the Tuxtlas*…, p. 12.

[52] Favila, *Veredas de mar y río*…, p. 90.

[53] José Velasco Toro, "Espacio y comercio colonial en la región sotaventina del bajo Papaloapan, Veracruz", *Revista del CESLA*, Universidad de Varsovia, Polonia, n. 6, 2004, p. 145-165; Antonio García de León, *Tierra dentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*, México, Fondo de Cultura Económica/Universidad Veracruzana/Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, 2011, p. 24.

[54] Favila, *Veredas de mar y río*…, p. 83-95.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La historia previa a la Conquista

Las montañas de Los Tuxtlas son parte importante de todos los periodos de la historia precolombina; desde los olmecas hasta los mexicas del Postclásico, la región fue testigo del desarrollo cultural más importante de la antigua Mesoamérica y desempeñó un papel fundamental en la cosmovisión de los grupos que habitaron a lo largo del sur de las tierras bajas del golfo.[55]

La región se ubica dentro de la zona olmeca donde los estados comenzaron a desarrollarse en la etapa Formativa, con ocupaciones significativas en periodos tardíos.[56] Una larga secuencia arqueológica comienza con el periodo Formativo Temprano y termina con el contacto europeo,[57] de tal manera que la ocupación prehispánica en Los Tuxtlas se ha identificado en un periodo que va de 1400 a. C. a 1519 d. C.

El primer apogeo de la población coincide con el auge de Tres Zapotes y Laguna de los Cerros, ciudades situadas en la parte más baja de las faldas de las montañas; la primera, al sur del volcán San Martín Tuxtla y la segunda, al sur del cerro de Santa Marta. Ambos sitios arqueológicos se cuentan entre los primeros centros ceremoniales urbanos de Mesoamérica. Su esplendor se prolongó por 800 años durante el periodo Formativo —1400 a. C. a 300 d. C.— y su ubicación al pie y extremos de la sierra sugiere que controlaban la extracción y distribución de roca basáltica para la elaboración de esculturas, cabezas, estelas y altares olmecas, que fueron transportados a lugares tan lejanos como La Venta en Tabasco.[58]

La transición hacia el periodo Formativo Tardío —400 a. C.-100 d. C.— se caracteriza como el momento del colapso de la sociedad olmeca, aunque fue durante esta fase que Tres Zapotes se estableció como centro regional. El segundo apogeo de la población coincide con el

[55] Philip J. Arnold III, "Arqueología en Los Tuxtlas: un resumen", en *Arqueología, paisaje y cosmovisión en Los Tuxtlas*, Lourdes Budar y Sara Ladrón de Guevara (coords.), México, Universidad Veracruzana /Museo de Antropología de Xalapa, 2008, p. 65-76.

[56] Santley, *The Prehistory of the Tuxtlas*…, p. 1.

[57] *Ibidem*, p. 24.

[58] Stuart, G. E. "New Light on the Olmec", *National Geographic Magazine*, National Geographic Society, Washington D. C., v. 184, n. 6, diciembre de 1993, p. 88-115.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

establecimiento del centro ceremonial urbano de Matacapan, cuyo desarrollo se ha vinculado con Teotihuacán; se ubica al suroeste del lago de Catemaco, al centro de la sierra de Los Tuxtlas.[59]

La ocupación precolombina dentro de la sierra de Los Tuxtlas cambió a partir del 900 d. C., periodo que marcó una reorganización regional significativa debido a las migraciones en las tierras bajas del golfo,[60] movimientos que contribuyeron al decaimiento poblacional, la aparente segmentación de los asentamientos y a la aparición de un patrón arquitectónico diferencial en unos cuantos sitios de Los Tuxtlas.[61] Para el estudio de esta región, el periodo Postclásico presenta problemas particulares, pues a pesar de que las fuentes etnohistóricas indican altas densidades poblacionales, los hallazgos arqueológicos no han podido confirmar esta condición.[62]

El enorme cúmulo de información disponible fue sistematizado por regiones y proyectos, para identificar las propuestas que se han elaborado a lo largo de la historia de la arqueología de la región de las zonas navegables y las rutas principales (cuadro 1). Aunque existen muchos vacíos, esto permite ubicar las vías potenciales más utilizadas de acuerdo con las interpretaciones de los investigadores que han trabajado la región de Los Tuxtlas. Asimismo, al hacer una revisión de los datos arqueológicos disponibles tenemos una idea de las zonas navegables en función de las etapas temporales identificadas en el área de estudio. Para esto, se elaboraron mapas que contienen la información contenida en el cuadro 1 (figura 3), lo que permite visualizar, de manera más clara, las posibles vías fluviales internas y el papel que desempeñó la costa a lo largo del tiempo.[63]

[59] Amber Van Derwarker, *Farming, Hunting and Fishing in the Olmec World*, Austin, University of Texas Press, 2006, p. 33.

[60] Lorenzo Ochoa, "La zona del golfo en el Posclásico", en *Historia antigua de México*, Linda Manzanilla y Leonardo López Luján (coords.), México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/Universidad Nacional Autónoma de México/Miguel Ángel Porrúa, 2000, t. III, p. 11-532.

[61] Arnold III, "Arqueología en Los Tuxtlas…", p. 71-72.

[62] Marcie L. Venter, *Community Strategies in the Aztec Imperial Frontier: Perspectives from Totogal, Veracruz*, tesis de doctorado en Antropología, Lexington, University of Kentucky, 2008, p. 14.

[63] Los mapas de los periodos Clásico y Formativo se pueden consultar en Favila, *Veredas de mar y río*…, p. 277-278.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los datos arqueológicos pueden ser insuficientes para hablar de la navegación, por lo que a continuación se plantea una metodología que surge de la aplicación de Sistemas de Información Geográfica (SIG) a nuestro problema. Como ya mencionamos, el paisaje ha sido abordado por los enfoques cuantitativos como un objeto de estudio geométrico y abstracto, pero recordemos que también ha sido reivindicado por las nuevas corrientes como un paisaje cultural. Sin necesidad de separarse de esta última posición, que es la que hemos adoptado desde el inicio, consideramos la pertinencia de plantear un modelo de análisis del paisaje enfocado únicamente en parámetros y aspectos geográficos que busque resolver el problema fundamental para poder abordar la navegación. Este problema gira en torno a la evaluación de la unidad regional de Los Tuxtlas como unidad fisiográfica navegable, es decir, la pregunta que conduce esta evaluación sería: ¿cómo se pueden identificar las áreas navegables de nuestra región de estudio? Contestar esta pregunta tan básica puede parecer innecesario, pero es en realidad fundamental comenzar a generar un corpus de indicadores tanto geográficos como culturales que en conjunto nos permitan caracterizar la práctica de la navegación de manera más contundente.

Modelo de análisis espacial. Definiendo espacios navegables

El desarrollo, la aplicación y los resultados de este modelo de análisis espacial, basado en parámetros geográficos —pendiente de terreno y presencia de cuerpos de agua—, busca sustentar y evaluar el potencial de navegación, durante la época prehispánica de las principales vías fluviales que se han identificado con los estudios arqueológicos en la región de Los Tuxtlas, Veracruz, previamente referidos.

Con el uso del software ArcGIS 10.2 se generaron las capas de información que representan las variables a introducir en el modelo, en este caso una capa de vectores que presenta los ríos principales, y por el otro una imagen raster (de pixeles) que se derivó de un modelo digital de elevación en escala 1: 20 000, que presenta el mapa de pendiente medida en grados del terreno. Se determinó la selec-

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Cuadro 1

ZONAS NAVEGABLES POR PERIODO Y POR PROYECTO

Región/ proyecto	*Periodo Formativo: 1400 a. C.-300 d. C.*				*Periodo Clásico: 300-1000 d. C.*				
	Temprano	*Medio*	*Tardío*	*Terminal*	*Temprano*	*Medio Temprano*	*Medio Tardío*	*Tardío Temprano*	*Tardío Tardío*
Valle de Catemaco y corredor costero del volcán San Martín (Santley, Arnold, Venter, etc.)		Río Catemaco, río Tajalate (Santley, 2007: 32)			Río Catemaco (Arnold, 2008: 70)	Corredor costero del volcán San Martín (Santley y Arnold, 1996: 236) El centro de Teotepec en la costa del Lago de Catemaco (restos de posible embarcadero) (Santley, 2007: 56)		Lago de Catemaco (Isla Agaltepec e isla Tenagre) (Stanley, 2007: 70)	
Suroeste del piedemonte de Los Tuxtlas y curso medio del río San Juan. Proyecto arqueológico Hueyapan (Urcid y Killion 2008, 2001)	Comunicación ribereña por el río Hueyapan y el río San Juan (Killion y Urcid, 2001)								
Valle de Tepango a lo largo de los ríos Tepango y Xoteapan. Proyecto TVAS* (Stoner, 2008)			Río Xoteapan y río Tepango (Stoner, 2011)				Ruta por el río Tecoloapan entre Totocapan y la cuenca baja del río Papaloapan (Stoner, 2011: 297)	Principal ruta del río Xoteapan (Stoner, 2011)	

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

Región/ proyecto	*Periodo Formativo: 1400 a. C.-300 d. C.*				*Periodo Clásico: 300-1000 d. C.*				
	Temprano	*Medio*	*Tardío*	*Terminal*	*Temprano*	*Medio Temprano*	*Medio Tardío*	*Tardío Temprano*	*Tardío Tardío*
Planicie costera Santa Marta. Proyecto Arqueológico Piedra Labrada (Budar, 2008, 2010, 2012)					Sin temporalidad precisa, la planicie costera de Santa Marta (Stanely, 2007: 160; Budar, 2012: 55-56)				
Región de Tres Zapotes				Arroyo Hueyapan, tributarios del río Papaloapan					
					Periodo Postclásico 1000-1521 d. C.				
Valle de Catemaco y corredor costero del volcán San Martín (Santley, Arnold, Venter, etc.)					Lago de Catemaco, comunicación entre isla Agaltepec, isla Tenagre y la costa de la laguna (Arnold, 2004)				
Suroeste del piedemonte de Los Tuxtlas y curso medio del río San Juan. Proyecto arqueológico Hueyapan (Urcid y Killion 2008, 2001)					Río San Juan (Killion y Urcid, 2001: 17-18)				
Valle de Tepango a lo largo de los ríos Tepango y Xoteapan. Proyecto TVAS (Stoner, 2008)					Rutas fluviales: río Catemaco, río Hueyapan y río San Juan (Venter, 2008: 42-43)				
Planicie costera Santa Marta. Proyecto Arqueológico Piedra Labrada (Budar, 2008, 2010, 2012)									
Región de Tres Zapotes									

* Tepango Valley Archaeological Survey.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ción de los cuerpos de agua (ríos, lagos y lagunas costeras) de mayor cauce y longitud de acuerdo a la red hidrográfica en escala 1: 20 000 de INEGI. Por otro lado, se estableció un rango de 0-15° de pendiente como la más óptima para considerar un cuerpo de agua navegable, en función de la definición de las unidades de relieve de la región.

Finalmente se derivó de la capa de vectores una capa de distancia respecto al río, que permite tener dos imágenes raster que es posible correlacionar con la función Raster Calculator de ArcMap y obtener una imagen que presenta las regiones que cumplen con los criterios de pendiente y presencia de cuerpo de agua, considerados básicos para evaluar por ahora la navegabilidad de las rutas fluviales. Para tener una comparación entre las rutas derivadas de las investigaciones arqueológicas y aquellas que resultan del modelo del análisis espacial, se ha elaborado un mapa final en el cual se integran ambos datos (figura 4). Esto permite comparar y, hasta cierto punto, afinar la interpretación respecto a las rutas navegables, tomando en cuenta que con eso se busca sustentar de manera más contundente los datos de una práctica de la navegación durante la época prehispánica.

Aunque esto es exclusivamente una propuesta, nos ayuda a concebir a la navegación como un sistema de conectividad del paisaje, no sólo al considerar la ubicación de los asentamientos arqueológicos a partir de lo cual se reconstruyeron las rutas navegables, sino tomando en cuenta también las características geográficas propias de la región, con lo que se ha intentado identificar, de acuerdo con la geografía, cuáles pudieron ser esas rutas navegables. Así, se presenta esta propuesta como un modelo espacial que plantea la integración del uso de vías fluviales, lagunas volcánicas, costeras y las condiciones de inclinación del terreno, definiendo a la práctica de la navegación en Los Tuxtlas como una unidad indisoluble de comunicación e integración del entorno que funcionaba en conjunto con las vías terrestres. Lo interesante de este primer análisis, cuyos parámetros aún deben ser mejorados, es que confirma algunas de las rutas propuestas derivadas de los estudios arqueológicos de la región. El río San Juan definitivamente se muestra como una ruta importante que rodea el macizo montañoso, mientras que el río Tecolapan parece ser navegable en una gran porción. Los ríos Tepango

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

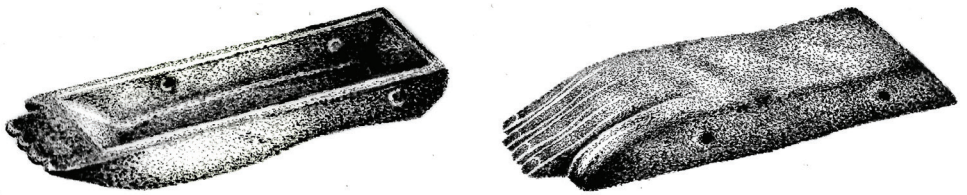


Figura 1. Pectoral tipo canoa tallado en jadeíta (20.5 × 6.7 × 3.2 cm)
de procedencia desconocida, localizado en The Brooklyn Museum of Art,
Nueva York, corresponde a la canoa 4 de Cach
(redibujado del libro de Coe *et al*., 1995)

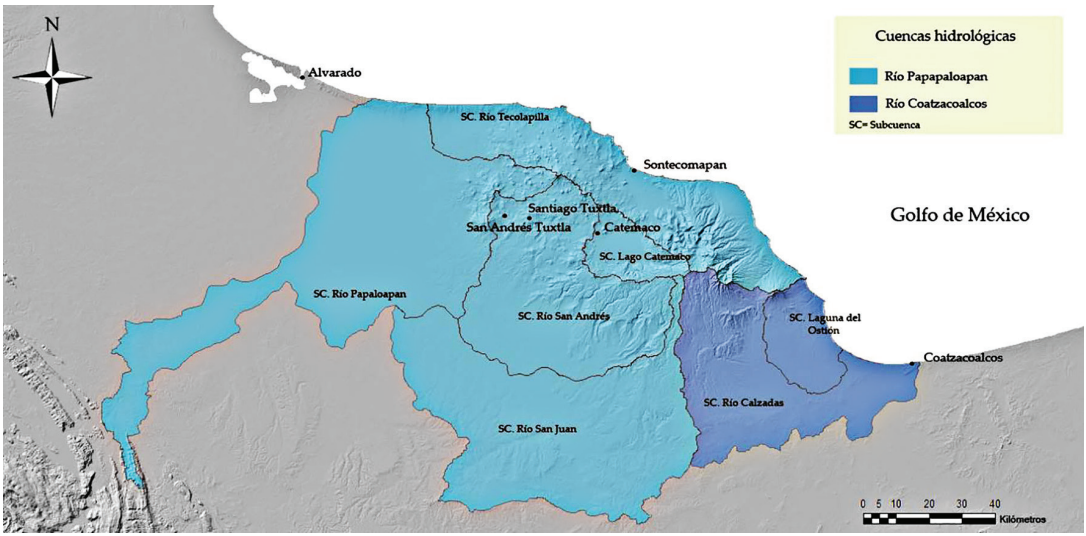


Figura 2. Cuencas del río Papaloapan y del río Coatzacoalcos sobre las que se encuentra la región de Los Tuxtlas. Elaborado por Mariana Favila Vázquez

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

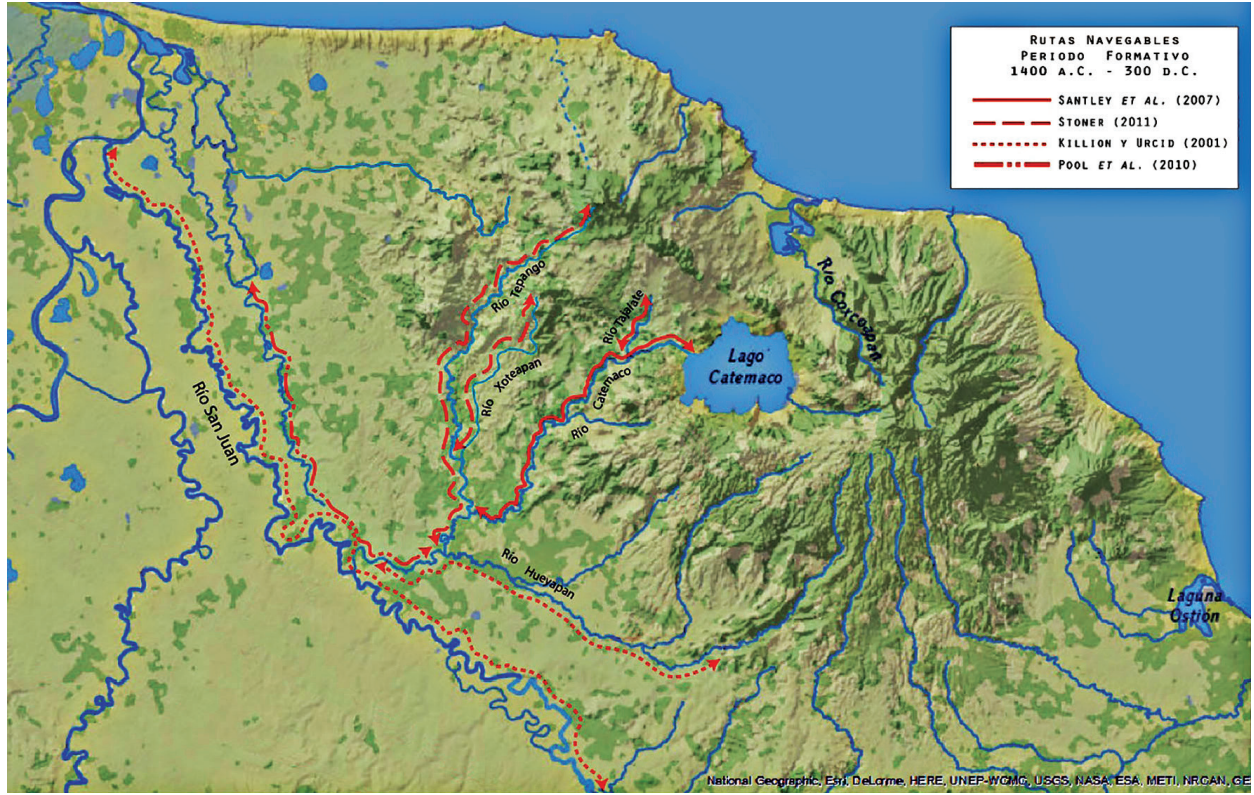


Figura 3. Rutas fluviales de acuerdo con los datos y las interpretaciones arqueológicas disponibles del periodo Formativo. Elaborado por Mariana Favila Vázquez

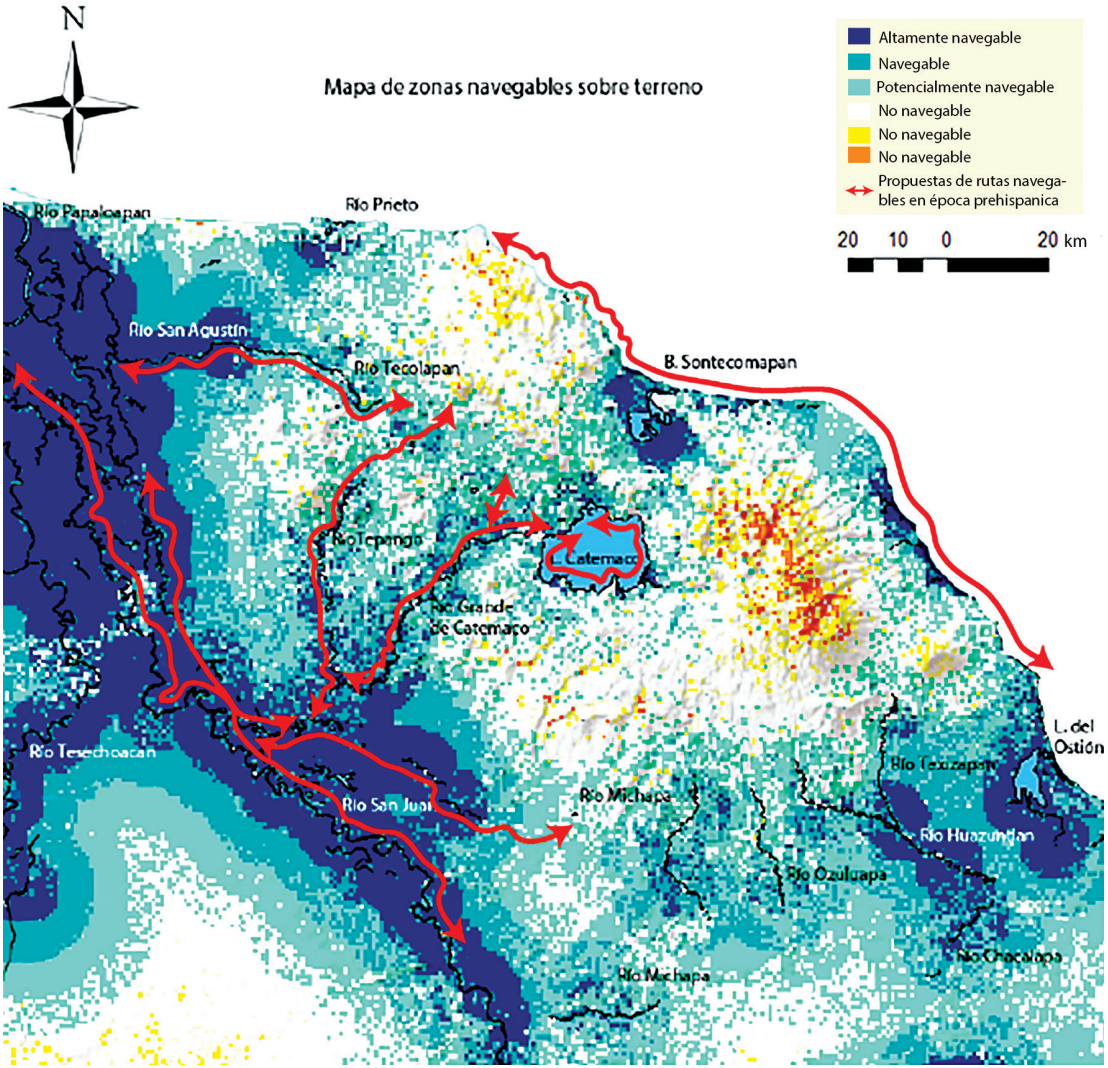


Figura 4. Mapa de zonas navegables resultado del análisis espacial y su contraste con rutas prehispánicas. Elaborado por Mariana Favila Vázquez

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Figura 5. Mapa titulado *Santiago Tuxtla, Tacotalpam y Cosamaluapan; marquesado de Oax.*, de 1798, anónimo, AGN, n. 3034, clasificación: 978/1679, *Hospital de Jesús*, leg. 121, exp. 24, f. 46bis

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

y Grande de Catemaco presentan pendientes más inclinadas, pero aun así parecen ser parcialmente navegables. Por otro lado, hay sectores en la costa, sobre todo en la planicie costera del cerro Santa Marta, que confirman que pudieron ser navegables, así como las áreas ocupadas por los cuerpos de agua de mayor tamaño —el lago de Catemaco y las lagunas del Ostión y de Sontecomapan.[64]

Los derroteros de agua en la cartografía colonial

La tradición de navegación prehispánica en la región de Los Tuxtlas dista de ser comprendida. No obstante, parece haber tenido un engranaje con la tradición naval europea sobre la línea de costa, donde puntos en el paisaje que posiblemente fueron de gran importancia durante la época prehispánica lo hayan sido de manera continua, al menos en cuanto a su reconocimiento espacial por los navegantes y cartógrafos europeos, y más tarde mestizos, que reconocieron y plasmaron este sistema en la cartografía de la región durante al menos tres siglos.

Aquí pondremos como ejemplo del proceso anterior un documento cartográfico que permite entender cómo la región de Los Tuxtlas, después de la llegada de los españoles, estuvo inmersa en un entramado de ríos que la conectaron con las regiones aledañas. Esto queda ilustrado en el mapa localizado en el Archivo General de la Nación (México) titulado *Santiago Tuxtla, Tacotalpam y Cosamaluapan; marquesado de Oaxaca*, de autor anónimo, elaborado en 1798 (figura 5). Su contenido, de acuerdo con la ficha descriptiva tiene que ver con un litigio por tierras propiedad del duque de Terranova.[65]

Para esta investigación, la información relevante que nos proporciona este documento cartográfico tiene que ver con la manifestación de los ríos como principales vías fluviales que conectan toda la serranía de Los Tuxtlas con los poblados que le rodean, como Tlacotalpan, Alvarado y Cosamaloapan hacia el oeste, y Acayucan, que no aparece en el mapa pero que sí marca el camino que conduce a dicho

[64] *Ibidem*, p. 167-168.
[65] *Ibidem*, p. 236.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

lugar. La conectividad del paisaje se da por la presencia de las vías fluviales que se aprecian en el mapa. También se marcan con líneas punteadas paralelas algunos caminos reales y otros que no lo son. De la práctica de la navegación se observa una embarcación de tradición europea con al menos tres velas en la parte superior izquierda, navegando justo frente a Roca Partida. Más adelante, sobre la línea de costa, se dibuja la barra de Sontecomapan y su cercanía con el lago de Catemaco donde se pueden ver dos pequeñas embarcaciones que son canoas monóxilas con pescadores sobre ellas. Del lado izquierdo del mapa se observa la barra de Alvarado y tres pequeñas embarcaciones sobre un río que debe ser el Papaloapan y que se convierte en el río San Juan al virar hacia el oeste. Los detalles y la información que se observan en la imagen son inmensos. Pareciera que todo el sistema de vías terrestres y acuáticas quedó perfectamente plasmado como una unidad indisoluble por el autor del mapa.[66]

Debemos considerar que a lo largo de la época colonial los sistemas territoriales poco a poco se integraron creando estructuras cambiantes, de tal forma que la construcción del paisaje en los siglos de la época colonial se modeló bajo las condiciones de este proceso histórico-social. Como se observa en el documento, los ríos se sumaron a esta red formando un sistema dendrítico, es decir, articulándose alrededor de varias desembocaduras, entre ellas las de los ríos Coatzacoalcos y Papaloapan que rodeaban a Los Tuxtlas, conformando así la línea de costa. A lo largo de este proceso, la isla de Los Tuxtlas, la de lava, fue todo menos eso, un sector aislado y solitario.[67]

Conclusiones

Podríamos terminar con algunas reflexiones acerca de las inferencias que los datos arqueológicos, geográficos e históricos nos permiten realizar: los cuerpos de agua, al ser vías en términos de su uso, difíciles de identificar, son parte inherente de la forma en que las sociedades mesoamericanas se movían y trasladaban a lo largo de su

[66] *Ibidem*, p. 237.
[67] *Ibidem*, p. 252.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

territorio. En este sentido, las rutas, los medios, los nodos, el complejo tecnológico náutico y la organización del transporte son productos culturales que se expresan en una práctica social sustentada en hábitos proyectados en el tiempo, de tal forma que el estudio de la tecnología náutica, la organización y el comercio marítimo precolombino así como su reconfiguración en la época colonial y la infraestructura que soporta ésta y otras actividades, puede añadir capas de detalle que contribuyen al entendimiento de los sistemas sociales, económicos y políticos que son nuestro objeto de estudio. Lo presentado aquí es una propuesta teórico-metodológica que busca contribuir a dicho entendimiento.

Es necesario insistir en que el estudio de las tradiciones de navegación durante la época prehispánica debe entenderse a su vez como el estudio de las posibilidades de rutas de comunicación no exclusivamente en tierra firme, del entendimiento de una tecnología a primera vista sencilla, pero que fue sobre todo efectiva y que permitió que las sociedades mesoamericanas se desplazaran, comunicaran e integraran dentro de un complejo entorno. La navegación, como un sistema que involucró tecnologías y conocimientos especializados que aún están lejos de ser del todo entendidos, ayudó a que el hombre mesoamericano surcara las aguas que hoy en día podrían verse como simples obstáculos, o descartarse como opciones de movilidad. El estudio de su permanencia a lo largo de la Colonia permite entrever que los españoles que llegaron a las tierras inundadas supieron aprovechar, por algún tiempo, estos sistemas de comunicación, comercio y transporte, y que con el paso de los años fueron relegados ante la irremediable preponderancia de los caminos terrestres y la tecnología que de forma irremediable alcanzó al territorio novohispano.[68]

[68] *Ibidem*, p. 253.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

OTRA MIRADA, MISMO MAR
ASPECTOS ANTROPOLÓGICOS PARA LA ARQUEOLOGÍA DE ÁMBITOS MARÍTIMOS

VÍCTOR ORTEGA
Instituto Nacional de Antropología e Historia
Centro Chihuahua

El mar, como límite, traza en realidad
la forma de los continentes. Toda geografía
conviene comenzarla por el mar.

Jules Michelet, *El Mar*, 1861.

Es más fácil compartir el mar que la tierra,
poseerlo es más difícil.

Predrag Matvejevic, *Breviario mediterráneo*, 1989.

Muy numerosas eran las poblaciones costeras que habitaban las costas mexicanas durante la época previa a la llegada de los europeos. Adaptados a la geografía de litoral, y a los procesos de sus ecosistemas desarrollaron culturas marítimas muy particulares. Las empresas de conquista que comenzaron a llevarse a cabo en el transcurso del siglo XVI, no sólo trastocaron las tradiciones indígenas y su relación con el entorno acuático sino que, además, trajeron consigo una mirada distinta, una forma diferente de ver el mar y de relacionarse con él.

En cierta forma hemos aprendido a dejar de ver el agua, en todas sus manifestaciones, como parte del entorno, del paisaje, de la vida cotidiana y como recurso esencial; en consecuencia hemos también menospreciado su importancia simbólica e ideológica. Perdimos, asimismo, el arte de su representación. Para muchos, la lluvia sólo es un fastidio[1] y los cuerpos acuáticos simples cisternas para el uso ordinario.

[1] Se le tilda de "mal tiempo" en todos los noticieros, por ejemplo.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En consecuencia, la mayoría de nosotros tiene un conocimiento somero y liminal del mar, lo conocemos sólo en sus orillas y superficie, de manera esporádica y, muchas veces, meramente referencial. Pero ¿cuántos podrían reconocer sus estados y procesos, sus presencias y retiros, su *rapport*? Lamentablemente, este distanciamiento se extiende a otros cuerpos de agua, como ríos, lagos y demás humedales, cuya patencia se difumina cada vez más tanto en significación como en materialidad.

A pesar de que un porcentaje importante de la población mundial habita en relativa cercanía con el océano —lo cual no es de extrañar si consideramos que éste cubre tres cuartas partes de la superficie terrestre— la mentalidad social moderna se encuentra cada vez más desvinculada del mismo, al grado de entablar con él una interacción crecientemente pragmática que, negando su profunda complejidad, lo reduce a un mero espacio para actividades comerciales y recreativas. Este enfoque, carente de sintonía, no sólo es erróneo sino pernicioso, y limitarse a decirlo no sólo es ocioso sino insuficiente.

Antaño y hogaño, la interacción de los seres humanos con el ponto ha sido diversa, profunda y compleja.[2] Aun circunscribiéndonos a los aspectos sociales y culturales de dicha relación destaca el hecho de que ésta ocurre en múltiples grados y niveles. La variedad de estados, valores y calidades implícitos en este vínculo se articula de manera distinta en cada caso produciendo la singularidad cultural de cada comunidad específica; sin embargo, como los límites humanos influyen en sus alcances culturales, podemos distinguir parentescos estructurales básicos que nos permiten identificar ámbitos de acción suficientemente concretos como para constituir un campo de estudio

[2] *Cf.* Jon M. Erlandson, "The Archaeology of Aquatic Adaptations: Paradigms for a New Millennium", *Journal of Archaeological Research*, Springer, v. 9, n. 4, diciembre de 2001, p. 287-350; *cf.* Olof Hasslöf, "The Concept of Living Tradition", *Ships and Shipyards, Sailors and Fishermen. Introduction to maritime Archaeology*, Copenhague, The Scandinavian Maritime History Working Group/Copenhagen University Press, 1972; *La maritimité aujourd'hui*, Françoise Peron y Jean Riecuau (dirs.), París, L'Hamattan, 1996; Aliette Geistdoerfer, "L'anthropologie maritime: un domaine en évolution: hors cadre traditionnel de l'anthropologie sociale (Maritime anthropology: a dominion in evolution: a traditional non-category in social anthropology)", *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, n. 29, 2007, p. 23-38; y "Apprendre tous les jours pour entrer dans la 4e dimension. Devenir marin pêcheur", *La Revue Maritime*, n. 493, París, 2012, p. 44-51.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

por sí mismos. En términos llanos, la interacción de los seres humanos con el mar produce una cultura marítima que, aunque dista mucho de ser simple y superficial, es susceptible de análisis.

Por su parte, la línea de costa es aquella en que se involucra el ámbito marítimo con el terrestre. Emergen de dicha interacción, tanto local como global, los numerosos ecosistemas de litoral, mismos que se cuentan entre los más biodiversos y dinámicos. La relación de los seres humanos con estas zonas de transición o ecotonos es tan antigua como su propia existencia, pero la problemática histórica inherente a su estudio no ha sido abordada de manera sistemática sino hasta muy recientemente por la arqueología marítima.[3]

Ámbitos y enfoques

Ningún campo de estudios puede abordarse en bloque si se espera profundizar convenientemente en la comprensión de sus elementos y procesos. Así, aunque el mar es inconsútil, se hace necesario estudiar de manera puntual, pero no aislada, cada uno de sus componentes, sin perder de vista su interconexión y las formas en que se articulan unos con otros.

Más allá del importante análisis de *recursos marinos* que se ha venido realizando en arqueología, como el que se refiere a los vestigios malacológicos,[4] por ejemplo, cabe considerar algunos otros aspectos que enriquecerían en buena medida la discusión y, en consecuencia, nuestra comprensión de la relación entre las sociedades pretéritas y el entorno marítimo y acuático en general lo que, en

[3] *Cf.* Hasslöf, "The Concept of Living Tradition…"; Geistdoerfer, "L'anthropologie maritime…"; Emmanuelle Charpentier, *Le peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIIIe siècle*, Rennes y París, PUR, 2013; José Pascual Fernández, *Antropología marítima: Historia, ecología, organización social y cambio económico entre los pescadores*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General Técnica, 1987.

[4] *Cf.* Lourdes Suárez Diez, *Tipología de los objetos prehispánicos de concha*, México, Porrúa/Conaculta/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2002; *Conchas, caracoles y crónicas. El material conquiológico* [*sic*] *en las fuentes escritas de los siglos XVI y XVII en la cultura mexica*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2004 (Serie Arqueología, Colección científica, 466); y *Conchas y caracoles: ese universo maravilloso*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2007.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

rigor, incluiría también los humedales. La mayoría de estos temas, han sido materia de interés para otras áreas de investigación social antes que para la arqueología, razón por la cual se retoman aportes de la geografía, la antropología, la sociología y la historia para una mejor comprensión del fenómeno marítimo.

Los estudios haliéuticos

Comprenden todo lo relativo a la práctica de la pesca, del marisqueo y de la acuicultura, tanto de peces —incluidos rayas y tiburones— y mamíferos marinos —desde ballenas hasta nutrias— como de crustáceos —langostas, camarones, cangrejos—, moluscos —almejas, ostras, calamares, pulpos, caracoles— y otros invertebrados acuáticos —esponjas, medusas, corales, estrellas, erizos de mar, etcétera.

Hasta ahora, ninguna de las especies marinas aprovechadas por el hombre para su subsistencia ha sido domesticada en el sentido científico del término. Este mero hecho, sitúa la cultura marítima en un rango de análisis distinto al de otras actividades económicas de tierra firme como la agricultura y la ganadería, por ejemplo, ya que coloca a la sociedad en una fuerte dependencia con respecto a los ecosistemas y procesos de donde obtiene sus recursos. En términos económicos, se ha llamado a este tipo de sociedades como "cazadores recolectores acuáticos".[5]

En buena medida, lo anterior se deriva del escaso, por no decir nulo, control que los seres humanos tienen sobre el mar al ser éste una presencia natural que lo rebasa en todas sus dimensiones. Sin embargo, no es ésta una dependencia pasiva. Amén de su paradójica invisibilidad, la evidente diversidad y abundancia de recursos que ostenta el mar, desde los más elementales, como la sal, hasta los suntuarios, como las perlas, ha constituido un poderoso atractivo y un fuerte aliciente para desarrollar estrategias de explotación de dicha riqueza. Pero, dado que no ha sido posible ejercer control alguno

[5] *Cf.* Kenneth M. Ames, "Going by Boat: The Forager-Collector Continuum at Sea", en *Beyond Foraging and Collecting: Evolutionary Change in Hunter-Gatherer Settlement Systems*, B. Fitzhugh y J. Habu (eds.), Nueva York, Academic/Plenum Publishers, 2002, p. 19-52.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

sobre el medio marino se ha hecho imperiosa la necesidad de "inmiscuirse" en él, aunque sólo se ha logrado hacerlo someramente. En efecto, los recursos del mar no son reproducibles en tierra, lo que obliga a regresar o mantenerse cerca de la fuente. Además, la dimensión de profundidad del mar supera con mucho su contraparte terrestre, la altitud, especialmente en cuanto a recursos se refiere.

Dejando de lado los superlativos, lo cierto es que el mar obliga, compele y persuade, al mismo tiempo, a los seres humanos a construir estrategias adaptativas singulares y, sobre todo, oportunas (tecnotopos), y a desarrollar estructuras sociales pertinentes.[6]

Los estudios sobre la sal (salicultura o halocultura)

La plétora salífera de México es indiscutible. Nuestro país ha ocupado siempre un lugar destacado a nivel mundial en la explotación de este recurso. Por su geografía, que incluye más de 11 000 km de costa, la sal marina es la que goza de mayor presencia y distribución, y el método de extracción más utilizado ha sido el de evaporación solar.[7]

Otras fuentes de obtención pueden encontrarse en regiones lacustres y manantiales, como Laguna del Jaco, en Chihuahua; Laguna del Rey, en Coahuila; y Laguna de Santa María, en San Luis Potosí, por mencionar sólo algunas. Además, se cuenta con salares subterráneos en algunas regiones de Veracruz y Nuevo León. Por las fuentes históricas sabemos que yacimientos de este tipo eran aprovechados por las sociedades de siglos pasados, aunque claramente en menor medida que las salinas costeras.[8]

[6] *Cf.* Stéphane Bouju, "Anthropologie et halieutique; réflexion sur l'élaboration d'une typologie et sur l'intérêt de l'utilisation de la notion de technotope", en *Questions sur la dynamique de l'exploitation halieutique*, Laloë Francis y Rey Hélène (eds.), París, ORSTOM, 1995, p. 245-262; Juan Antonio Rubio-Ardanaz, "Diseño y paisaje de la cultura pescadora: etnografía y epistemología de la antropología marítima", *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, n. 29, 2007, p. 39-52.

[7] Cf. Ursula Ewald, *The Mexican Salt Industry, 1560-1980. A Study in Change*, Stuttgart y Nueva York, Gustav Fisher Verlag, 1985.

[8] *Cf.* Miguel Othón de Mendizábal, "Influencia de la sal en la distribución geográfica de los grupos indígenas", en *Obras completas*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1946, v. 2, p. 185-340.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Históricamente la mayor parte de la producción salinífera mexicana proviene del Mar de Cortés, en especial de Baja California Sur, superando en ocasiones el 80% del total. De nuevo, se deja ver la influencia de las condiciones geográficas pues sumada a la bien conocida abundancia del recurso en la región, la incidencia del clima desértico y la exposición intensa y prolongada a la radiación solar contribuyen enormemente al aprovechamiento del mismo.

La sal, como el agua, ha sido utilizada universalmente por todas las culturas a lo largo de la historia humana. La atención que ha recibido este tema en foros arqueológicos internacionales, empero, es muy reciente, quince o veinte años a lo sumo, y numerosos investigadores han coincidido en destacar la importancia de este "pasado invisible". En cambio, más atención ha recibido la sal en foros de conservación por ser uno de los factores destructivos del patrimonio más universales.[9]

Desde ser la única roca comestible hasta facilitar la conservación peletera, desde su uso para salar un pescado hasta ser ofrendada ritualmente, la sal es uno de esos elementos indispensables para la vida humana cuya presencia, de tan ubicua, perdemos de vista pero cuya ausencia puede resultar fatal. Raíz etimológica de numerosas palabras de uso cotidiano, como ensalada, salario, salmuera, salsa, salchicha, salami, etcétera; origen de incontables topónimos (halotopónimos), como Iztapan, Iztacalco, Salzburgo, Salamina, etcétera; componente fundamental del campo de las supersticiones y religiones; metáfora recurrente del comportamiento humano e ingrediente indiscutible de la salud y de la investigación científica, la importancia de la sal rebasa con mucho la esfera meramente utilitaria de su ineludible ingestión, por lo cual cabría desarrollar su estudio de múltiples maneras.

[9] *Cf.* Othón de Mendizábal, "Influencia de la sal…", p. 185-340; *Le rôle du sel dans l'histoire*, Michel Mollat (dir.), París, Publications de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Paris-Sorbonne, Presses Universitaires de France, 1968 (Serie Recherches), t. 37; Juan Carlos Reyes Garza, *La sal en México*, 2 t., México, Universidad de Colima/Conaculta, 1998; Blas Román Castellón Huerta, *Cuando la sal era una joya. Antropología, arqueología y tecnología de la sal durante el posclásico en Zapotitlán Salinas, Puebla*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2016.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En arqueología, el interés por la sal podría comenzar a profundizarse atendiendo a algunos tópicos básicos. Cabe aclarar que, aunque pocos, existen estudios importantes relativos al tema y deben tomarse en cuenta para cualquier investigación pues atienden a uno u otro de los aspectos que aquí se consideran.

En primer lugar, por supuesto, destaca la relevancia indiscutible de la sal en la esfera económica de cualquier sociedad. El estudio de sus usos y aplicaciones, ya sea como alimento, conservante, medicina, etcétera, reviste un alto nivel de importancia pues permitiría una mejor comprensión de su rol como producto esencial e insustituible.

En segundo lugar, el análisis del proceso de extracción puede aportar información no sólo de los aspectos técnicos implicados sino de la organización social relacionada: especialización, participación familiar y de género, jerarquización, etcétera. La identificación de las eras y de los instrumentos asociados tanto en la producción como en los lugares y formas de almacenamiento serán aspectos de suma relevancia para la comprensión de este proceso y de sus implicaciones sociales.

En tercer lugar, el alcance y la naturaleza de las redes de intercambio así como la importancia de la sal en relación con los demás elementos permutados. Mientras más indispensable sea un recurso, mayor importancia revestirán las vías de su obtención, lo que puede impactar en las relaciones entre los grupos involucrados. La sal no caduca, pero su consumo colectivo es necesario y permanente, lo que la diferencia de otros recursos como los cárnicos, las frutas y las verduras, en el primer caso, o los productos suntuarios, en el segundo.[10]

En cuarto lugar, aunque no por ello menos importante, cabe atender los aspectos inmateriales que involucran a la sal. Su importancia

[10] *Cf.* Juan Carlos Reyes Garza, "La sal en los códices pictográficos", *Estudios de Cultura Náhuatl*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, v. 31, 1992, p. 197-213; y *Sal. El oro blanco de Colima*, Colima, Gobierno del Estado de Colima, Secretaría de Cultura, 2004; Haydée Clotilde Quiróz Malca, "Las mujeres y los hombres de la sal", *Un proceso de producción y reproducción cultural en la costa chica de Guerrero*, tesis de doctorado, México, Universidad Iberoamericana, Facultad de Antropología, 1998; *Las Salinas y la sal de interior en la historia: Economía, medio ambiente y sociedad*, 2 t. Nuria Morère Molinero (ed.), Madrid, Universidad Rey Juan Carlos/Dykinson, 2007; "Sal y Salinas: Un gusto ancestral", Blas Román Castellón Huerta (coord.), *Diario de campo*, suplemento n. 51, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2008.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

para las necesidades prácticas de la vida no puede dejar de impactar en el imaginario social, y lo hace desde la simbología y la metáfora —la sal de la vida, la mujer de Lot— hasta la superstición y la ritualidad religiosa —halomancia, derramar sal, protección, ofrendas votivas o funerarias, etcétera—. El estudio de su representación gráfica, tan importante para su identificación documental apenas está en ciernes.

Seamos adeptos o no de Huixtocíhuatl, Guan Yu o Dhanwantari, lo cierto es que no podemos seguir obviando la importancia de este recurso ni permitir que continúe relegándosele en las investigaciones de índole social sean éstas arqueológicas, históricas o sociológicas.

Los estudios sobre concheros, conchales o shell middens

La presencia permanente de grupos humanos en cualquier sitio suele dejar huellas que se derivan necesariamente de las actividades realizadas en el lugar en cuestión, de su práctica repetida. En este sentido, las comunidades vinculadas con los ámbitos marítimos no son diferentes. Los montículos artificiales compuestos por conchas de moluscos y, en menor medida, de otro tipo de restos como cerámica, lítica o hueso son el producto más notorio y elocuente de la existencia de poblaciones ligadas a la explotación de recursos litorales. Pero, más importante aún, nos hablan de una adaptación prolongada, permanente y profunda de tales grupos humanos a los ámbitos costeros, entre los que se cuentan algunos de los más ricos y biodiversos.

Ha sido moneda corriente considerar estos vestigios como meros montones de desechos producidos por grupos de tierra adentro que acceden a la costa, de vez en cuando, para obtener algunos recursos que les son necesarios. Esta visión, por supuesto, no deja espacio alguno para la existencia de sociedades sustancialmente marítimas ni para la complejidad de sus actividades. Se hace necesario, pues, un cambio de enfoque que involucre preguntas referentes a su composición, aspectos dietéticos, técnicas de procesamiento —crudo, hervido, desecado, salado, etcétera—, estacionalidad, usos —alimentario, doméstico, ceremonial, entre otros.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Si continuamos considerando a las culturas costeras como periféricas, nunca pasarán de ser meros ornamentos culturales de la historia hegemónica. Cada comunidad es protagonista de su propia historia y, en este sentido, debemos estudiarlas en su contexto, dentro de sus propios límites y alcances. Por supuesto, no se trata de resucitar el relativismo cultural sino de reconocer y, por qué no, *descubrir* una geografía cultural sin la cual toda reconstrucción histórica se queda renca.

La mayoría de los estudios sobre conchales se ha centrado en el mero registro de su existencia; algunos más han procurado la identificación de las especies que los conforman; otros han realizado excavaciones para indagar la estratigrafía asociada; los menos han efectuado estudios sobre sistemas constructivos, patrón de asentamientos y arqueología del paisaje. Huelga decir, que son estos últimos los que han reconocido un mayor protagonismo de los grupos costeros en la conformación cultural de sus ámbitos locales y regionales.[11]

Los estudios sobre concheros están, sin lugar a dudas, estrechamente ligados a los haliéuticos y a los de la sal, pues las áreas de recursos y los asentamientos de quienes las explotaban solían, y suelen encontrarse en una situación de vecindad práctica. Otro tipo de sitios que guardarían relación cercana con los anteriores serían, poca duda cabe, los lugares costeros con gráfica rupestre.

Pero, en afán de mantener el orden y la claridad de la exposición es necesario distinguir los diferentes aspectos que involucra el estudio de yacimientos. En primer lugar, por supuesto, está su registro; sin embargo, éste debe trascender la mera consideración de presencia/ausencia y desarrollar análisis más extensos y sistemáticos en torno a su distribución, cronología y relación con otros sitios.

[11] *Cf.* Alfonso Grave Tirado, "El Calón, un espacio sagrado en las marismas del sur de Sinaloa", *Estudios Mesoamericanos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, nueva época, n. 8, 2010, p. 19-39; Informe de la segunda temporada del Proyecto Arqueológico Marismas del Sur de Sinaloa (PAMSS), Sinaloa, Centro Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2012, disponible en: https://inah.academia.edu/LuisAlfonsoGraveTirado; "Siempre mirando hacia el mar. Arqueología de la ciudad de Mazatlán", en *De Las Labradas a Mazatlán. Historia y arqueología*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2014, p. 145-165; "La pesca y las salinas en las marismas del sur de Sinaloa. Arqueología y etnohistoria", en *ibidem*, p. 217-237.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Asimismo, los llamados "accidentes" geográficos y los nichos ecológicos, como bahías, playas, peñones, esteros, deltas, etcétera serán fundamentales para este tipo de análisis.

En segundo lugar debe procurarse, en la medida de lo posible, su caracterización cultural. Por increíble que parezca, la mayoría de las descripciones de concheros omiten este rasgo, lo que empobrece enormemente su estudio y dificulta su cambio de estatus como objeto de investigación. Cierto es que no resulta una tarea fácil en la mayoría de las ocasiones, pero puede echarse mano de numerosos elementos para situarlos en alguna escala de relación con otras culturas ya identificadas y no como lugares sin identidad; además, se hace rutinariamente con todo tipo de sitios de tierra adentro.

En tercer lugar, se requiere profundizar más en la identificación de las actividades relacionadas con los mismos. Uso y función de los concheros es una temática obligada. Desde contextos domésticos hasta industriales y ceremoniales, los concheros trascienden la mera acumulación de desperdicios, sin excluir esta hipótesis en algunos casos, por supuesto.

En cuarto lugar, la arqueología del paisaje debe considerar el papel que tuvieron algunos de estos sitios en la conceptualización de los espacios regionales, como puntos de observación y, a la vez, como puntos de fuga dentro de la cosmovisión, es decir, además de sus funciones intrínsecas, servían para ver y para ser vistos.

Estudios sobre la navegación

De todos los temas tratados en este ensayo, quizá sea el de la navegación prehispánica —sea esta marítima, costera, riparia, lacustre o insular— el que ha recibido la atención más dispersa y esporádica en nuestro país, aunque podría tenerse la impresión de lo contrario.

Por un lado, desde hace casi medio siglo, se ha venido prestando una atención creciente, aunque todavía moderada, al patrimonio sumergido, lo que en la práctica se traduce en proyectos para el estudio de embarcaciones hundidas. La mayoría de estos proyectos, empero, se ha centrado en embarcaciones históricas y, en buena medida, extranjeras. Y, ciertamente, este tipo de estudios es necesario para una mejor comprensión de nuestra historia.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por otro lado, en cambio, la investigación en torno a la náutica prehispánica es escasa y variopinta, salvo notables excepciones; incluso ha llegado a ponerse en duda su existencia a pesar de la abundancia de testimonios de muy diversa índole al respecto. No obstante, los pocos estudios existentes han conseguido identificar una temática sólida y se trabaja en la delimitación de una problemática pertinente.

Se ha partido, obviamente, de la abundancia de referencias bibliográficas en torno a la existencia de navíos de muy variadas características, desde los individuales hasta los que podían albergar decenas de remeros, y desde los monóxilos a las plataformas tipo balsa y embarcaciones más complejas como los *tomol* californianos. Ya en las primeras notas colombinas y hasta las modernas etnografías, la existencia de embarcaciones de muy diverso carácter y para numerosos usos y contextos ha sido bien documentada mediante descripciones e imágenes, por no hablar de los testimonios gráficos prehispánicos en códices, lienzos, murales y manifestaciones rupestres; pero, más allá de las enumeraciones existentes, se requiere ampliar el estudio sistemático sobre el tema.

Tal diversidad naval se relaciona de manera íntima con los límites y alcances de la navegación misma. No hay que perder de vista, que las embarcaciones tienen usos específicos y es atendiendo a ellos que se construyen de una forma en particular.[12] El diseño de una embarcación determinará si es adecuada para la navegación de altura, por ejemplo, o si se aviene más a la costera, riparia o lacustre.[13]

Uno de los aspectos que han recibido mayor atención, y que se relaciona directamente con los mencionados arriba, es el posible uso de la vela en las embarcaciones prehispánicas, posibilidad que cuenta

[12] *Cf.* Matthew R. Des Lauriers, "The Watercraft of Isla Cedros, Baja California: Variability and Capabilities of Indigenous Seafaring Technology along the Pacific Coast of North America", *American Antiquity*, Society for American Archaeology, v. 70, n. 2, abril de 2005, p. 342-360.

[13] En inglés, *seaworthiness* es el término utilizado tanto para el buen estado de un bote para navegar como para las condiciones del medio marítimo que permiten la navegación. En español, el término *navegabilidad* sería la traducción más adecuada, aunque se considera que la primera acepción mencionada se encuentra en desuso. No obstante, aquí aplicaremos el término en sus dos acepciones, tanto para el bote como para las aguas por donde navega.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

con defensores tanto como con detractores. Pero ya fuera a toda vela o a golpe de remo, lo cierto es que la navegación conoció un amplio desarrollo en la época prehispánica.

Y esta adecuación a las exigencias del medio se relaciona también con los usos del vehículo. Guerra, comercio y transporte son quizá las actividades más visibles y frecuentes, pero no olvidemos los usos funerarios, recreativos e, incluso, habitacionales que llegan a tener las embarcaciones. La gama de funciones asociada parece haber sido bastante amplia en las épocas prehispánica e histórica y exige una investigación que trascienda lo anecdótico y que permita relacionar las actividades náuticas con los demás aspectos de la cultura.

No menos importante resulta, además, el estudio del conocimiento necesario para la práctica de la navegación. Conocimiento que implica, por un lado, la familiaridad con la geografía costera —como playas, bahías, zonas de bajos, distancias— y los procesos marinos —corrientes, profundidades, áreas de explotación de recursos, zonas de riesgo—; de hecho, el mismo Hernán Cortés anota el uso de algún tipo de cartas náuticas entre los mayas. Por otro lado, implica tanto el aprendizaje de la destreza necesaria para maniobrar tanto las embarcaciones de acuerdo a su naturaleza, contexto y objetivos, como los aperos propios del oficio; proceso, este último, que está apenas documentado en la antropología marítima y que sería útil considerar en las investigaciones arqueológicas.[14]

Asimismo, falta dilucidar la verdadera dimensión e impacto de la navegación en los contextos regionales, en las redes de intercambio, en la interacción política externa, y en la conformación de la estructura social interna de las comunidades implicadas. Una investigación sobre los sistemas portuarios prehispánicos arrojaría mucha luz a este respecto. Igualmente, indagaciones en torno a los roles etarios, sexuales y jerárquicos, pero también sobre especialización, procesos de aprendizaje, vocabulario y parafernalia asociados serían de enorme utilidad para entender lo que se ha propuesto llamar

[14] *Cf.* Lorenzo Ochoa, "La rueda y la vela en Mesoamérica", *Ciencias*, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Ciencias, México, n. 33, enero-marzo de 1994, p. 410.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

"cultura náutica".[15] Huelga decir, que la investigación tocante a la navegación transpacífica sigue esperando su turno.

Finalmente, existen una idiosincrasia y una ritualidad inherentes al mundo náutico: a sus vehículos, a su mitología, a las relaciones sociales que suscita su práctica, a la carga simbólica de su quehacer y de sus productos derivados, a su fauna y flora asociadas y a su geografía invisible. De la balsa de Caronte al *Nautilus* del capitán Nemo, las naves han sido protagonistas en el imaginario social, lo que no es de extrañar dada su importancia en la vida práctica. Por algo decía Platón que hay tres clases de hombres: los vivos, los muertos y los marinos.[16]

El papel de los grupos costeros en las redes de intercambio

La dimensión social del quehacer marítimo trasciende con mucho el nivel local, ya que los recursos litorales y marinos suelen ser necesarios y considerarse deseables en regiones más o menos alejadas de las costas. En este sentido, cobra especial relevancia el estudio de la participación de las comunidades costeras en la circulación de dichos satisfactores.

Así fuera entre grupos costeros a lo largo del litoral o entre éstos y otros grupos de tierra adentro, el nivel de injerencia que pueda tener una comunidad sobre una zona de recursos y sobre la distribución de los mismos una vez obtenidos impacta de maneras diversas en múltiples aspectos de su cultura. Ya sea para autoconsumo o para intercambio, la explotación de un recurso conlleva cierto grado de organización y conocimiento que garantice suficientemente su aprovechamiento. A mayor cantidad de recurso obtenido y mayor alcance en su distribución, las necesidades logísticas y organizativas crecen y se complejizan.

[15] O "watercraft culture". *Cf.* Des Lauriers, "The Watercraft of Isla Cedros…".

[16] *Cf.* Thijs J. Maarleveld, "Type or Technique. Some Thoughts on Boat and Ship Finds as Indicative of Cultural Traditions", *The International Journal of Nautical Archaeology*, The Nautical Archaeology Society, v. 24, n. 1, 1995, p. 3-7; Jorge Manuel Herrera Tovar, *The Reflexive Navigator. Theory and Directions in Maritime Archaeology*, tesis de doctorado, University of Southampton, Centre for Maritime Archaeology, School of Humanities, Faculty of Law, Arts and Social Sciences, 2008; Basil Greenhill, *Archaeology of the Boat*, Londres, Adam and Charles Black, 1976.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por un lado, están los recursos y productos en sí, tanto los que salen como los que llegan, y el grado de transformación que tienen cuando son intercambiados: materia prima, productos en proceso de manufactura, productos terminados, etcétera Por otro lado, está la organización social que permite tanto la explotación y transformación del recurso como su intercambio y redistribución. En México, es el material conquiliológico el que ha recibido mayor atención a este respecto.

Finalmente, están las formas de avenencia y las rutas de circulación. Puede ser por intercambio libre o por tributación, a nivel personal o mediante grupos especializados, en temporadas específicas o en cualquier época, a través de rutas establecidas o por vías alternas, a corta, mediana o larga distancia, entre dos o un número mayor de participantes; lo cierto es que los recursos marinos han alcanzado todas las regiones de la tierra firme. Los procesos que lo han hecho posible se originan necesariamente en las comunidades costeras; la naturaleza y el alcance de su participación pueden darnos la pauta para comprender mejor sus dimensiones culturales.

Las islas y cuerpos insulares, nesología o islandology

Las islas son metáforas que revelan al mundo.[17] Si los temas costeros comienzan a destacar en el panorama arqueológico mexicano, la situación de la problemática insular le va a la zaga. Las islas destacan más por su peso simbólico que por su papel como lugares con existencia histórica y presencia geográfica. Tenochtitlán, por ejemplo, es la isla que soporta el imaginario nacionalista mexicano, pero poco se ha escrito acerca de las repercusiones que su condición insular tuvo para el rol histórico y social, no digamos ideológico, que jugó durante el periodo posclásico prehispánico.

En el occidente mexicano, la isla de Mexcaltitán ha sido propuesta como la posible ubicación del Aztlán mítico, pero faltan los estudios sobre el papel real que tuvo en el desarrollo de las culturas del noroeste nayarita. Cerca, las Islas Marías han quedado fuera de los proyectos de investigación, a pesar de tenerse noticia de que posiblemente estaban habitadas en época prehispánica. Las islas de

[17] *Cf.* Joel Bonnemaison, *La Dernière Île*, París, Arléa/Orstom, 1986.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

los lagos del occidente mexicano, por lo demás, carecen también de investigaciones a profundidad.

En el sureste mexicano, la isla de Jaina es famosa por sus figurillas de cerámica y contextos funerarios, pero apenas está comenzando a indagarse su interacción con otras islas, como Isla Piedras, y el litoral de la península yucateca en lo que podría ser una región políticamente diferenciada. Otras como Isla de Sacrificios e Isla Mujeres han recibido más atención, pero su carácter insular no se ha dimensionado convenientemente.

El caso más patente, si cabe, de la desatención mencionada es, quizá, el de las islas del Golfo de California pues, casi por ausencia, parecen ser coto exclusivo de las ciencias naturales. Muy pocos, aunque importantes, han sido los proyectos arqueológicos que tocan alguna de estas ínsulas, como los que involucran a la Isla San Esteban, la isla Tiburón, la Isla Cedros o la isla Espíritu Santo; pero falta investigar la relevancia que este archipiélago tuvo para todas las comunidades costeras, y probablemente insulares, del Mar de Cortés.

En México, las islas se encuentran a lo largo de todo el país. Actualmente se han registrado alrededor de 1 365 cuerpos insulares repartidos en toda la costa mexicana, con una superficie en suma de 5 127 km^2, equivalente al 0.3% del total del territorio nacional. No obstante, la forma en que las islas están distribuidas es responsable de que México tenga 3.1 millones de km^2 de Zona Económica Exclusiva (ZEE), una superficie mayor al territorio nacional continental mismo que comprende 1.96 millones de km^2. La zona del Pacífico tiene el mayor número de islas registradas, principalmente la zona noroeste, con 584; le sigue el golfo de México, con 446; la zona del Pacífico tropical, con 98 y, finalmente, el mar Caribe, con 90. De todas ellas, actualmente están habitadas 144.[18]

La problemática de la insularidad geográfica de ciertas regiones y su relevancia cultural e histórica ha sido ya enunciada en otras disciplinas. En la arqueología, se ha desarrollado moderada-

[18] *Cf. Islas de México, Un recurso estratégico*, A. Aguirre Muñoz, J. E. Bezaury Creel, H. de la Cueva, I. J. March Mifsut, E. Peters Recagno, S. Rojas González de Castilla y K. Santos del Prado Gasca (comps.), México, Instituto Nacional de Ecología/The Nature Conservancy/Grupo de Ecología y Conservación de Islas, A.C./ Centro de Investigación Científica y de Educación Superior de Ensenada, 2010.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mente,[19] aunque en México brilla por su ausencia. Por tal motivo, retomaremos aquí, en principio, algunas propuestas que desde la geografía y la arqueología se han hecho con respecto a este asunto.[20]

Son numerosos los aspectos a tomar en cuenta en la problemática de la insularidad para acometer su estudio. En primer lugar, la consideración de la finitud de las islas derivada de su concepción como lugares incomunicados y cerrados. Dicha condición sólo es posible si asumimos el mar como una barrera sin tomar en cuenta aspectos tales como las capacidades y necesidades de las comunidades involucradas y, sobre todo, su autopercepción, su identidad. Especial relevancia cobra aquí el concepto de *islandscape*[21] que incorpora tanto el espacio físico de las islas como las condiciones que permiten definir un hábitat significativo a quienes viven en ellas. En este caso, la isla *es* el tesoro.

Un segundo aspecto, el papel de las islas como puentes o zonas francas entre entidades políticas distintas, amén del rol que han jugado a través de la historia como eslabones en las avanzadas de colonización y como lugares estratégicos. También hay que tomar en cuenta los nuevos enfoques geopolíticos que se han suscitado en tiempos recientes con la emergencia de nuevas entidades políticas derivadas de la descolonización, lo cual conlleva una revaloración del papel de las islas y su importancia económica. En especial destacamos aquí las consideraciones en torno a la Zona Económica

[19] *Cf. Voyages of Discovery: The Archaeology of Islands*, S. Fitzpatrick (ed.), Westport, Praeger, 2004; Paul Rainbird, *The Archaeology of islands*, Nueva York, Cambridge University Press, 2007; Mark Patton, *Islands in Time. Island Sociogeography and Mediterranean Prehistory*, Londres y Nueva York, Routledge, 2003; *World Islands in Prehistory: International Insular Investigations*, W. Waldren y J. Ensenyat (eds.), s. l., British Archaeological Reports, 2002 (BAR International Series, 1095).

[20] *Cf.* Marc Shell, *Islandology: Geography, Rhetoric, Politics*, California, Stanford University Press, 2014; Phillipe Pelletier, "Préface: L'île, un bon objet géographique", *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires: De l'île-relais aux réseaux insulaires*, París, Karthala, 2005; Elaine Stratford, "The Idea of the Archipelago: Contemplating Island Relations", *Island Studies Journal*, Institute of Island Studies/University of Prince Edward Island, Canadá, v. 8, n. 1, 2013, p. 3-8; A. Bernard Knapp, *Prehistoric and Protohistoric Cyprus. Identity, Insularity, and Connectivity*, Nueva York, Oxford University Press, 2008.

[21] *Cf.* Alistair J. Bright, *Blood is Thicker Than Water: Amerindian Intra- and Interinsular Relationships and Social Organization in the Pre-colonial Windward Islands*, Leiden, Sidestone Press, 2011.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Exclusiva, derivada de la Ley del Mar emitida por la Organización de las Naciones Unidas, y la acuñación del concepto de *merritoire* por parte de la geografía francesa que, en un principio, sirvió para denominar el nuevo alcance de la influencia territorial de un país.

Otro aspecto a tomar en cuenta es el de si las islas forman parte de otra entidad política o son una por sí mismas y, en este caso, si está formada por uno o más cuerpos. Las islas pueden incrementar el potencial económico y estratégico de una nación mucho más allá de sus alcances territoriales posicionándolas con mayor o menor ventaja con respecto a sus pares.

No hay que olvidar, además, la *escala humana* de las islas, aspecto que, aunque subjetivo, ubica a las mismas como lugares de interés para los "continentales". La singularidad de las islas, a diferencia de una playa o una montaña, tiene mucho que ver con su simbolismo y es destacada por sus propios habitantes. Un aspecto más, ligado con la dimensión humana y la finitud mencionadas, son los conflictos que genera la interacción entre propios y extraños en el espacio insular.

Además, está el asunto de la accesibilidad de las islas, los medios de comunicación con ellas, y su posición de "lejanía", "vulnerabilidad" y/o "dependencia" con respecto a otras entidades políticas tanto insulares como continentales. En este sentido resulta de gran relevancia el tema y la condición de *intervisibilidad* entre las islas y la masa continental. Cabe precisar, que insularidad no es sinónimo de aislamiento.

Finalmente, el estudio de las islas ha dado pie a una revisión de lo que algunos autores han llamado "el mito de los continentes", es decir, la reconsideración de nuestra metageografía y de la manera como articulamos nuestro conocimiento geográfico del mundo. Baste recordar, que la civilización occidental contemporánea se ha forjado en el mar, en las islas y en los litorales.

Maritorio y maritimidad

Todo lo anterior se articula y participa de manera dinámica en una percepción particular del mundo que, como tal, se origina en la vida cotidiana a la vez que la sanciona. Esta *dimensión de mar* —digámoslo así— ha ido estructurándose de manera compleja, a través del

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tiempo, en una urdimbre cargada de significación que da sentido a los procesos sociales. Los referentes materiales e inmateriales necesarios para la inteligencia de tal significado actúan como detonadores mnemotécnicos de la carga simbólica inmanente en la estructura, a la vez que funcionan como vértices que garantizan la continuidad entre sus múltiples niveles.

La percepción espacial del entorno es compleja. La construcción del paisaje se nutre de lo que se ve, de lo que se sabe, de lo que se anda, de lo que se apropia, de lo que se conoce y de lo que se intuye. A su vez, provee sustento, pertenencia, relación, historia, significado e identidad. En el tema que nos ocupa, todo esto se desarrolla, en buena medida, a partir de la interacción con el mar; en consecuencia, éste funciona como generador y bastión de una parte importante de la cosmovisión, por lo que resulta natural su adjudicación en la medida de lo posible. A dicho reconocimiento colectivo del espacio marino como propio socialmente le llamamos *maritorio*,[22] y lo definimos como aquella extensión de mar que es reconocida y aceptada como perteneciente a una sociedad y que constituye, en las culturas marítimas, uno de sus ejes fundamentales y meridianos de desarrollo económico y cohesión social.

La *maritimidad*, en cambio, se concibe como una esfera de interacción, como un conjunto dinámico de formas de relación que se establecen entre los seres humanos y los ámbitos marítimos, a partir de las cuales se construye el sentido social de "lo marítimo" como una certeza identitaria y se gestiona socialmente el patrimonio de dichos espacios. Incluye la innumerable variedad de formas de *capturar el mar* destacando aquellas que gozan de mayor ascendiente social en el imaginario, la dimensión simbólica y las representaciones colectivas.

En este sentido, la *maritimidad* tendría, en principio, dos dimensiones: la primera, de orden subjetivo en tanto correspondiente con los aspectos inmateriales de la cultura, construcciones mentales que implicarían saberes y valoraciones diacrónicas y sincrónicas de natu-

[22] *Cf.* Camille Parrain, *Territorialisation des espaces océaniques hauturiers. L'apport de la navigation à voile dans l'Océan Atlantique*, tesis de doctorado, Université de La Rochelle, 2010, disponible en: https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00713524; y "La haute mer: un espace aux frontières de la recherché géographique", *EchoGéo*, 2012, disponible en: http://echogeo.revues.org/12929.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

raleza varia, la cosmovisión implícita en lo cotidiano pero también en lo infrecuente, sea esto último esporádico o periódico, extraordinario o recurrente; la segunda, de orden objetivo, incluiría aquellos elementos materiales de la cultura, como los objetos, los espacios, los lugares, las acciones y los sujetos mismos, los aspectos pragmáticos e instrumentales del quehacer vital.[23] Ambas dimensiones son correlativas e indisociables pues concurren en el proceso de apropiación y en la construcción de pertenencia con respecto a los espacios marítimos.

Pero, a diferencia de lo que ocurre en otros ámbitos, la humanización del espacio marítimo conlleva la imposibilidad intrínseca de apropiarse por completo del mismo: el mar es inasible —como el aire y el sol— y, por tanto, resiste todo intento de gestión exclusiva. La enormidad del mar se intuye. Por más que se delimite, se parcele, se explote, no pueden impedirse ni controlarse sus procesos ni obviarse sus cualidades: el oleaje, las corrientes, las mareas, su vastedad, su fuerza, su belleza, su profundidad. Es posible arrasar bosques y montañas, perforar el subsuelo, desviar cursos de ríos e inundar desiertos, pero el mar todavía nos rebasa.

Apuntes para un estudio de caso: el golfo de California y el Desierto de Sonora

Esos hombres silenciosos que siempre están
en los muelles nos preguntaban
adónde íbamos, y cuando decíamos
"Al Golfo de California", sus ojos brillaban
de deseo, porque hubieran querido ir también.

John Steinbeck, *Por el Mar de Cortés*, 1952.

El Desierto de Sonora es el único desierto americano que alberga un mar interior, el más pequeño del planeta, *Ja' Tay Eñoom* —mar del oriente, en Kiliwa— y *Xepe Coosot* o *Xepe Heeque* —mar estrecho

[23] *Cf.* Hasslöf, "The Concept of Living Tradition…" y *La maritimité aujourd'hui…*, 1996; Geistdoerfer, "L'anthropologie maritime…"; Charpentier, *Le peuple du rivage…*; Pascual Fernández, *Antropología marítima…*; Rubio Ardanaz, "Diseño y paisaje de la cultura…".

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

o mar angosto, en Seri, respectivamente—. El golfo de California[24] es el único mar que pertenece a un solo país siendo uno de los cinco ecosistemas marinos con mayor productividad y biodiversidad en el planeta, y una de las ocho ecorregiones marinas de México.

También conocido como mar de Cortés o Mar Bermejo es un cuerpo de agua de 160 000 km^2 de superficie que separa, al mismo tiempo que conecta, a los actuales estados mexicanos de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa. La península californiana es la segunda más larga del mundo, lo que contribuye a que este mar, no obstante ser el más pequeño del planeta, tenga 4 000 km de línea costera, una longitud 30% mayor que la de la frontera internacional entre México y Estados Unidos.

Producto de la actividad telúrica que separa la península de la masa continental, misma que algún día la convertirá en una isla, el golfo tiene una antigüedad superior a los cinco millones de años. La falla de San Andrés derivada de la interacción entre dos placas tectónicas, la Norteamericana y la del Pacífico es la responsable de que el fondo marino aquí sea uno de los más abruptos del orbe, sobrepasando el kilómetro de profundidad en promedio y alcanzando los 3.4 km en su punto más bajo. Lo anterior, por supuesto, tiene numerosas consecuencias, entre las que podemos destacar, hacia el norte del golfo, una de las zonas de mareas más importantes del planeta, con fluctuaciones que pueden sobrepasar los 7 m; por otro lado, la alta biodiversidad de sus aguas e islas, lo que inspiró al oceanógrafo Jacques Cousteau a bautizarlo como el *Acuario del Mundo* y las *Galápagos de Norteamérica*.

En efecto, otro de los rasgos característicos de este mar es su alto número de cuerpos insulares, más de 900 de acuerdo con los censos, de los cuales más de 200 son considerados propiamente islas, entre ellas la más grande del país: la isla Tiburón. Este archipiélago ha sido refugio milenario de incontables especies, sobre todo de aves, que aprovechan el aislamiento de estas tierras emergidas para su reproducción y supervivencia. El cuerpo de agua, por su cuenta, se subdivide en norte, centro y sur precisamente por la variabilidad

[24] *Cf.* T. Wilkinson, E. Wiken, J. Bezaury Creel, T. Hourigan, T. Agardy, H. Herrmann, L. Janishevski, C. Madden, L. Morgan y M. Padilla, *Ecorregiones marinas de América del Norte*, Montreal, Comisión para la Cooperación Ambiental, 2009.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ecológica que podemos encontrar en distintas latitudes, lo que conlleva el hecho de que a lo largo de la costa los recursos marinos aprovechables sean de muy diversa índole.

En resumen, si algo caracteriza al golfo de California es su compleja diversidad, aunque sea más apreciado por el turismo internacional por otro de sus rasgos, su extraordinaria belleza.

Sin embargo, la impactante presencia de este enorme cuerpo de agua ha sido inexplicablemente ignorada por los arqueólogos e historiadores especialistas en las culturas del desierto, lo que sorprende más aún cuando sabemos que las actividades marítimas de los grupos locales han sido documentadas a través de los contextos arqueológicos, las fuentes históricas y las etnografías durante, por lo menos, los últimos 300 años.

De hecho, los estudios académicos sobre el mar en México parecen ser coto exclusivo de las ciencias naturales ya que son escasos los que consideran el ámbito marino como tema de interés para alguna disciplina social. La arqueología sólo es un reflejo de este estado de cosas pues pocas veces nos detenemos a pensar en los grupos costeros como entidades sociales de interés por sí mismas y no sólo como proveedoras de recursos.

Una de las razones por la que esto ha sido así, más allá del mero antagonismo superficial entre desierto y agua, es el desarrollo propio de la arqueología en general y el de la arqueología específicamente en México y en el *southwest* estadounidense. La frontera internacional entre México y Estados Unidos ha limitado, incluso en la actualidad, el alcance de muchos proyectos norteamericanos, razón por la cual, las caracterizaciones de las culturas del suroeste norteamericano, entre las que se cuentan las del norte mexicano, han surgido de estudios realizados en estados como California, Arizona, Nuevo México, Colorado, Utah y Nevada, la mayoría de los cuales no tiene contacto directo con el mar, por lo tanto la presencia de elementos marinos en sus culturas arqueológicas ha sido considerada limitada y de carácter distante y periférico.

Por otro lado, la arqueología mexicana, centrada en el nacionalismo, ha favorecido las interpretaciones que ensalzan a las culturas del Altiplano Central, donde las condiciones son similares a las que hemos mencionado para el *southwest*. Siendo los arqueólogos

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

formados, por lo general, en escuelas oficialistas resulta difícil que puedan acceder a, o interesarse en, contextos que ni siquiera figuran en la agenda institucional.

Quizá otro factor, y no el menos importante, es que los arqueólogos, por lo general, no provienen de lugares ligados a la vida marina, por lo que no han sabido aquilatar la importancia o el carácter de este tipo de actividades y/o el que los sitios costeros no tienen que ser precisamente monumentales para revestir importancia.

Pero el mar está dentro del desierto: así lo testimonian los cientos de miles de conchas y caracoles que se encuentran en los sitios arqueológicos, los corales y las toneladas de sal que fluían por las redes de intercambio; los peces secos que nadaban, en estas mismas redes, de una población a otra; los dibujos en las piedras representando especies marinas… ¿Por qué no iba a estar también en la cosmovisión de los habitantes de la región?

Y sin embargo, seguimos considerando al mar como algo periférico, liminal, algo que termina en la playa, que se queda detrás de sus olas, una especie de despensa acuosa sin ningún impacto en el pensamiento de quienes interactuaban con él, o con *ella* dirían los pescadores y marinos para quienes *la mar* es una entidad femenina.

Dada la indiscutible importancia que el mar y sus recursos han tenido para las culturas del desierto sonorense y del Golfo de California, la incorporación de un enfoque como el de la arqueología marítima resultaría de gran utilidad por varias razones.

En primer lugar, porque permitiría reconsiderar el papel que han desempeñado los grupos costeros e isleños en los procesos económicos, sociales y culturales que han tenido lugar en ambos lados del mar de Cortés. De grupos marginales, como se les ha considerado tradicionalmente, pasarían a ser dimensionados en su propio contexto, lo que permitiría comprender mejor su organización interna y el carácter de sus relaciones con otros grupos de la región.

En segundo lugar, obligaría a reevaluar el material arqueológico proveniente de la costa que se ha encontrado en sitios arqueológicos de tierra adentro como los de las culturas Trincheras, Hohokam, Casas Grandes, Mimbres, etcétera. El simple hecho de que cambie la naturaleza de los actores obligaría a replantear las características de las relaciones entre éstos.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por otro lado, una arqueología del paisaje del desierto sonorense y de la península bajacaliforniana que no tome en cuenta la presencia del mar de Cortés se quedaría inevitablemente corta en sus interpretaciones dado que desde buena parte de los cerros de la región, especialmente desde algunos puntos estratégicamente ubicados, el mar es más que visible, *es patente*, y muy posiblemente serviría como referencia constante. Además, respaldaría el estudio de los medios de transporte tanto marinos como riparios.

Por último, la aplicación de la arqueología marítima permitiría situar dentro de un contexto teórico y jurídico más útil a los sitios arqueológicos costeros, especialmente los relacionados con manglares y aquellos llamados *concheros* que, precisamente por no considerarse importantes, carecen de protección y son presa fácil de las compañías constructoras y del saqueo indiscriminado.

De particular interés para todos los aspectos mencionados sería la aplicación de los conceptos de *maritorio*, *maritimidad* y *paisaje cultural marítimo*, dado que, en este caso, el mar se encuentra circundado por tierra y los grupos que vivían en sus orillas no sólo subsistían del mismo sino que, además, navegaban entre sus islas e interactuaban entre sí, razón por la cual debió ocupar un importante papel en sus cosmovisiones. La luz fosfórica del mar, por ejemplo, podría haber despertado la curiosidad de más de uno…

Considerar, además, la Costa Central de Sonora, territorio tradicional de los grupos Comcáac, como un inmenso maritorio, islas incluidas, limitado al este y al oeste por un largo y delgado borde terrestre cambia sin duda la perspectiva con la que abordaríamos el estudio de esta cultura.

Por otro lado, para los habitantes de la península de Baja California, cuya superficie es menor que la del mar que tiene al oriente y muchísimo más que la del que tiene al occidente, extensiones acuosas ambas que se divisan desde casi cualquier elevación de la serranía peninsular, para estos habitantes como kiliwas, cochimíes, guaycuras, pericúes, etcétera, el mar ha sido una entidad omnipresente, pero el enfoque arqueológico con el que se les ha estudiado no difiere mucho del que se aplica para regiones continentales que no tienen contacto con el mar.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

De igual forma, al proponerse la costa del Pacífico como una de las rutas probables de poblamiento americano y habiéndose encontrado pruebas de la presencia humana en el desierto desde, por lo menos, el periodo Paleoindio, por no hablar de la fauna relacionada con los paleolagos del Cuaternario, el estudio de esta ruta costera desde el enfoque marítimo enriquecería notablemente los estudios de la prehistoria americana.

Y si todo lo anterior sucede con el mar, los retos se acrecientan y las posibilidades se multiplican al tratar de dilucidar la repercusión que los ríos pudieron tener como vías de comunicación que articulaban las relaciones entre los grupos del desierto y entre éstos y los de otras regiones. A menudo se han propuesto estos cauces como algunas de las rutas de intercambio de recursos marinos entre la costa y culturas alejadas de la misma pero, curiosamente, nunca se ha reconocido el papel que los grupos locales tuvieron que haber desempeñado en dichas rutas, como si se pensara que la ruta se encontraba deshabitada o, más bien, como si se evitara pensar que estaba poblada.

Algunos indicadores

Dirigiendo la mirada hacia los aspectos marítimos, vale la pena preguntarse sobre el tipo de *tradiciones* que se podrían encontrar en las comunidades pesqueras prehispánicas, sobre las *conductas* y *procesos* que estarían presentes y sobre la manera en que esto se reflejaría en el contexto arqueológico.

A la llegada de los españoles, durante la primera mitad del siglo XVI, las comunidades pesqueras del golfo de California no conocían la escritura, de tal modo que cabe suponer que el conocimiento se transmitía de forma oral. Los españoles registraron en sus escritos algo de dicho conocimiento interrogando a sus informantes indígenas respecto a la existencia de recursos y poblados, principalmente, no sin enfrentarse muchas veces con las dificultades que menciona Hasslöf,[25] como la imposición del punto de vista del interrogador, la reticencia de los indígenas a hablar sobre ciertos temas, las distintas

[25] *Cf.* Hasslöf, "The Concept of Living Tradition…".

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cosmovisiones y, por supuesto, las diferencias lingüísticas. En estos casos, la evangelización forzada incrementaba las dificultades de comunicación y de obtener información veraz.

La ubicación de yacimientos de sal o de concentración de ciertas especies, como bivalvos perlíferos, y las épocas favorables o desfavorables para la obtención de recursos específicos, como mariscos o huevo de tortuga, deben haber sido transmitidas por *tradición oral*. La mera presencia de este tipo de materiales en contextos arqueológicos costeros sería un indicador de dicho conocimiento. Su aparición en contextos arqueológicos de tierra adentro lo confirmaría. Es de suponer que tales conocimientos, al no existir tradición escrita, se transmitieran de forma oral, lo cual confirman las crónicas tanto religiosas (*v. g.* Péres de Ribas, Miguel del Barco), como militares (*v. g.* Balthasar de Obregón, Nuño de Guzmán), entre otros.

Las comunidades pesqueras que bordeaban el golfo californiano practicaban, no obstante, otra tradición: la *representación gráfica* de muchos de los elementos que revestían alguna importancia para ellos. Las pinturas rupestres, los petrograbados, los geoglifos, la decoración de cerámica y cestería, y las figuras de arenas de colores efectuadas en algunos rituales dan cuenta de una considerable cantidad de representaciones de fauna, entre las cuales se encuentran a veces algunas especies acuáticas como peces, pulpos, tortugas, etcétera; además, las representaciones astronómicas y las propias de algunas especies animales nos permiten inferir un conocimiento fenológico preciso que sólo pudo haber sido adquirido a través de una observación constante durante generaciones y transmitida por vía oral. Sitios como Las Labradas o La Proveedora alientan sin duda este tipo de hipótesis.

La dimensión simbólica, por otro lado, conllevaría la integración del paisaje marítimo —y acuático en general— en el imaginario social. Las ofrendas al tiburón en la costa Sinaloa-Sonora; la relación caguama-femenino en las pinturas de la sierra de san Francisco; las canciones comcáac sobre especies marinas; las travesías de los tohono o'odham a las costas del Alto Golfo de California;[26] la gráfica

[26] *Cf.* Alberto Tapia Landeros y Federico Godinez Leal, *Peregrinaciones por Los Senderos Ancestrales de la Sal*, México, Reserva de la Biosfera El Pinacate y Gran Desierto de Altar Sonora, 2016.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

rupestre alusiva, etcétera, son sólo algunos ejemplos de las innumerables formas en que esto ocurría.

Los relatos de los colonizadores europeos describen la manera en que los niños indígenas aprendían las artes y las habilidades necesarias para la vida por medio de la práctica. La guerra, la caza, la recolección, la cestería, la confección de indumentaria, la agricultura y, por supuesto, la pesca y la obtención de recursos marinos eran algunas de las actividades que aprendían los indígenas desde la primera infancia por medio de la observación y la imitación de *actividades manuales*, los gestos y el comportamiento de los adultos. Incluso la realización del arte rupestre se hacía de este modo según consta en algunos registros etnohistóricos y etnográficos del suroeste norteamericano. Por ejemplo, en las partidas de caza comunales se hacía participar a los niños para que adquirieran gradualmente habilidades tanto para las actividades cinegéticas como para las bélicas. En algunas manifestaciones rupestres de tema cinegético aparecen figuras antropomorfas de menor tamaño que podrían estar representando infantes. Derivado de lo anterior, se desprende que durante la imitación y el aprendizaje se enseñaba el uso y función de los artefactos y materiales relacionados con las actividades en cuestión así como de las técnicas apropiadas para su aprovechamiento.

Ninguna de las tradiciones anteriores habría sido posible si no estuviera sancionada, de alguna forma, social o institucionalmente. Los hábitos, las costumbres y la normatividad social implican un grado mínimo de consenso así como una cosmovisión e ideología compartidas. Refieren las fuentes que, en el caso de algunas comunidades pesqueras de la costa sinaloense, se acostumbraba colocar un amasijo de diversas plantas y huesos en la playa justo antes de entrar al mar. Los indígenas explicaban que era una especie de ofrenda a los tiburones para que no atacaran a los que, buceando en busca de algunos elementos marinos específicos, como podrían ser *spondylus*, perlas, concha nácar, etcétera, se adentraban en aguas profundas o en mar abierto. Dicha práctica sólo puede haber sido aprendida mediante una *tradición social*. El trabajo de la concha para la fabricación de ornamentos puede haber tenido alguna regulación de este tipo dado el grado de especialización que requiere y los ámbitos específicos en que, según las fuentes, se utilizaban algunos de

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ellos como el deslumbrante atavío de concha nácar que portaba un jefe guerrero yaqui en el sur de Sonora durante un enfrentamiento con los españoles en el siglo XVI.

Es mucha la información acerca de la cultura marítima que los grupos de la planicie costera del Pacífico mexicano desarrollaron durante milenios. La separación en temas propuesta arriba es únicamente con fines analíticos pues, sin duda, todas las actividades mencionadas y los ámbitos de su quehacer estaban fuertemente entretejidas en la realidad social de los grupos del otrora mar Bermejo.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

LA "PESCA" DE PERLA EN EL GOLFO CALIFORNIANO

UNA MIRADA DESDE LA *MEMORIA* DE 1857 DE JOSÉ MARÍA ESTEVA

DENÍ TREJO
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
Instituto de Investigaciones Históricas

En 1863 se publicó, en el *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, una investigación sobre la extracción de perla en el golfo californiano, que su autor, el veracruzano José María Esteva,[1] tituló *Memoria sobre la pesca de la perla en Baja California*.[2] Sin duda, uno de los primeros estudios dedicados a esta actividad marítima, la cual se desarrolló en las costas peninsulares del golfo de California

[1] José María Esteva (1818-1904) fue un político y hombre de letras. Lo encontramos en 1853 ofreciendo un discurso en Veracruz con motivo del aniversario de la independencia de México. A Baja California arriba en 1856 como visitador general de rentas. Ahí tuvo una participación activa en la vida política de la región, al grado de llegar a ocupar por breve tiempo —enero a febrero de 1857— la jefatura política. Después de su estancia peninsular no volvemos a tener noticias de él, sino hasta el periodo de la invasión francesa cuando llegó a ser ministro de Gobernación del emperador Maximiliano I de México. Escribió dos libros de poesía, uno de leyendas y una novela histórica cuyo drama se ubica en las islas y costas del golfo de California; véanse *Poesías*, de 1850; *Poesías sentimentales y filosóficas*, de 1875; *La mujer blanca: leyenda mejicana*, La Habana, Imprenta Militar de la V. EHS. De Soler, 1868; *La campana de la misión* [primera edición 1884], Lucila E. Hernández (pról..), Xalapa, Universidad Veracruzana, 1998 (Colección Rescate, 1).

[2] *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California* fue realizada originalmente como informe para el gobierno en el año de 1857. Luego, Esteva la publicaría en el *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística* en el año 1863 y dos años después en la imprenta de A. Boix a cargo de Miguel Zornoza. Posteriormente, en 1977, el Departamento de Pesca publicó la versión de 1863. Quien esto escribe la publicó en *Informes económicos y sociales sobre Baja California, 1824-1857*, La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur/Universidad Autónoma de Baja California/Secretaría de Educación Púbica, 2002, p. 213-251.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

desde tiempos prehispánicos hasta la desaparición de los placeres perleros hacia 1940.

Desde luego, no era la primera vez que se describía en qué consistía la extracción de perla en esa región, pero podríamos decir que sí fue el primer estudio exhaustivo sobre dicha actividad. Su autor incluyó algunos párrafos sobre su historia; hizo comparaciones con las formas como se practicaba la extracción perlífera en otras regiones del mundo y realizó una descripción pormenorizada de cómo se llevaba a cabo esta actividad marítima, producto de la observación directa y de una revisión cuantitativa de la inversión y rendimientos que implicaba, cuyo objeto fue poner de manifiesto que no obstante las ganancias que les dejaba a los empresarios perleros, la actividad se sustentaba en una forma de trabajo muy costosa para el empresario y que generaba una relación conflictiva y poco humana hacia los buzos.

Nos hemos propuesto en este artículo destacar cuatro aspectos del estudio de Esteva, que consideramos son sus aportaciones mayores al haber sistematizado el conocimiento sobre una actividad marítima poco conocida en México. Estos aspectos son: su perspectiva proteccionista del recurso marino, sus observaciones sobre el proceso de trabajo de la extracción de perla, el reconocimiento del ámbito geográfico en el que se realizaba el buceo y el análisis del rendimiento productivo de la pesca de perla.

La propuesta de protección de un recurso marino. Una política inusual en el siglo XIX

No deja de sorprender que Esteva inicie su estudio con el cuestionamiento de las formas como se realizaba en su tiempo el buceo y extracción: "Las armadas que se ocupan del buceo recorren mucha parte de los placeres sin orden ni concierto, extraen la concha grande como la chica, inutilizando ésta sin fruto; explotan algunos de dichos placeres hasta casi agotarlos […], sin dar lugar a la concha para crecer y a la perla para formarse y obtener su completo desarrollo."[3] A partir de esta crítica y con elementos que le proporciona su propia

[3] José María Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California, informes económicos y sociales sobre Baja California, 1824-1857*, La Paz, Universidad Autónoma

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mapa 1

SECCIONES DE PLACERES PERLEROS DE BAJA CALIFORNIA SEGÚN ESTEVA, *MEMORIA SOBRE LA PESCA DE PERLA EN BAJA CALIFORNIA*



FUENTE: Elaborado por Joel Carreño a partir de Denís Trejo, *Informes económicos y sociales sobre Baja California, 1824-1857*, México, La Paz (Baja California Sur), Universidad Autónoma de Baja California Sur/Universidad Autónoma de Baja California/Secretaría de Educación Púbica, 2002, p. 225-233.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

investigación, nuestro autor realizó una propuesta para garantizar la protección y conservación de los placeres, la cual consistía en explotar anualmente de manera alternada una de las secciones en que dividió los sitios de extracción de perla. Con ese objeto ubicó tres distritos marítimos: el del norte, correspondiente a la costa e islas de Mulegé; el del centro, donde ubicaba a la zona de Loreto y sus islas, así como a la isla Margarita en bahía Magdalena; y, finalmente, el del sur, en donde se situaban los placeres tanto de La Paz como los que iban desde isla Cerralvo hasta cabo Pulmo. Eran 29 placeres los mencionados, en aproximadamente 80 leguas que abarcaban. De cada placer da el nombre, correspondiente al del lugar geográfico, señala si produce poca o abundante concha y el tipo de perla que se extraía.[4]

Esteva fungió como jefe político del territorio durante un mes en el año de 1857.[5] Fue entonces cuando con su propuesta proteccionista emitió un decreto para la conservación de los placeres, el cual incorporó a la *Memoria*. Hasta donde sabemos este decreto no tuvo la fuerza que su autor hubiera querido, antes bien, hacia los años setenta del siglo XIX nuevas tecnologías permitieron que el buceo y la extracción se hiciera en aguas más profundas, lo que contribuyó sin duda a una explotación más intensiva del molusco bivalvo productor de la perla.[6]

de Baja California Sur/Universidad Autónoma de Baja California/Secretaría de Educación Púbica, 2002, p. 213-214.

[4] Cabe destacar que este proyecto de explotar los placeres de manera alternada fue retomado posteriormente por las autoridades locales aunque sin éxito. Adrián Valadés, "La industria perlera en Baja California", en *Temas históricos de la Baja California*, México, Jus, 1963, p. 97-115.

[5] En 1857, el jefe político de Baja California, José María Blancarte, abandonó la península para incorporarse a las fuerzas conservadoras que se levantaron en Jalisco en dicho año. Con su salida, los tres miembros del Consejo de Gobierno, José María Esteva, Francisco Canto y Santos Ruiz, asumieron sucesivamente y, por breve tiempo, la jefatura política. Al respecto, véase María Eugenia Altable, *De la autonomía a la centralización en el estado mexicano. Baja California, 1859-1888*, La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999, p. 18; y Adrián Valadés, *Historia de la Baja California 1850/1880*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1974, p. 47-65.

[6] Al decir de Adrián Valadés, periodista e historiador que vivió en La Paz entre 1861 y 1911, no obstante los reglamentos a que se sujetó la pesca a partir del decreto de Esteva y de otro de 1859, la escasa vigilancia que las autoridades realizaban

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El interés proteccionista de Esteva se generó a partir de lo que logró rescatar de la historia de la explotación del molusco y de sus conversaciones con los entendidos por su experiencia práctica en la actividad. Saber que la inestabilidad de la producción perlífera había sido usual en muchos momentos siglos atrás lo indujo a explicar que los descensos en la extracción se debían a la explotación inmoderada y, por lo tanto, a prever que de seguir el buceo intensivo y sin control, indefectiblemente, se acabaría el recurso, pues no se dejaba el tiempo necesario para su reproducción.

Si bien José María Esteva hace una sucinta reseña de la extracción de perlas en el periodo colonial, basado fundamentalmente, según dice, en la "historia" y la "tradición", su estudio se centra fundamentalmente en el periodo en que fueron explotados los placeres por un ex soldado del presidio, Manuel de Ocio, y a que en algunos años del siglo XVIII estuvo arrendado el quinto de perla, según dice, en doce mil pesos, lo que le facilita adelantar el juicio, basado sobre todo en Clavijero y Humboldt, de que ve ese periodo como el que produjo mayores riquezas perleras. No obstante, lo que nos interesa destacar es que puso atención al hecho de que desde dicha época se conocía de estas altas y bajas en la producción —que Esteva adjudica a la explotación intensiva que no permite la reproducción— de ahí que después de una buena extracción, pudiera ser que en años subsiguientes no hubiera expediciones de buceo exitosas y se pensara que los placeres estaban en decadencia. [7]

Hemos podido advertir también que las descripciones de esta actividad marítima que nuestro autor hace para los años de 1855 y 1856 son similares a las hechas por los jesuitas Miguel del Barco y Jacobo Baegert un siglo antes, lo que parece indicar que esta actividad mantuvo, por lo menos hasta el tiempo de Esteva, los principales

era tan ineficaz, que no lograban impedir en las zonas en descanso el buceo clandestino. El mismo Valadés registra en su ensayo que a partir de 1873 se usó el buceo con escafandra, realizándose desde entonces una explotación inmoderada de los placeres y sin ningún cuidado por su conservación; Valadés, "La industria perlera en Baja California…", p. 105 y 106.

[7] Esteva asegura que se requieren seis o siete años para su renovación; Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California*…, p. 214. Según Valadés la renovación de la concha era cada dos años; Valadés, "La industria perlera en Baja California…", p. 107.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

rasgos que la habían caracterizado en los siglos del dominio hispano. A saber, periodos de altas y bajas en la producción, la misma forma de organización para la extracción en armadas privadas de buceo, integradas por un armador —generalmente el propio empresario que invertía en el negocio— con varias embarcaciones para trasladar a los buzos y los alimentos que requerirían durante los meses que duraba la "pesca"; en todo este periodo la fuerza de trabajo estuvo integrada por buzos, principalmente de la etnia yaqui y de algunos mestizos de la California peninsular.[8]

La extracción de concha madre perla y el puerto de La Paz

El contexto en el que se desenvuelve Esteva a su llegada al puerto de La Paz —creemos que en 1855 o 1856— es el de una pequeña población que vive fundamentalmente del comercio marítimo y que tiene apenas treinta años de existencia. De hecho, la explotación de la concha perla no podemos desligarla del surgimiento de este puerto, el cual se empieza a formar hacia el segundo lustro de los años veinte con comerciantes que buscaban un lugar donde embarcar y desembarcar mercancías. La bahía de La Paz les resultaba idónea porque ya funcionaba como uno de los embarcaderos para la introducción de mercancías a la zona minera de San Antonio, a la vez que para la salida y embarque de minerales; pero también porque en dicha bahía existían algunos de los más importantes placeres o yacimientos perleros que eran explotados desde la época colonial. Año con año, en los calurosos meses del verano, llegaban las armadas de buceo a esta bahía y a otros lugares a lo largo del brazo peninsular

[8] Es posible comparar y ver las similitudes y pocos cambios en las descripciones de la actividad de la "pesca" de perla en diferentes momentos; por ejemplo, a mediados del siglo XVIII en Miguel del Barco, *Historia natural y Crónica de la Antigua California*…, p. 137-139 y Juan Jacobo Baegert, *Noticias de la península americana de California*…, p. 59-60; luego en 1830, en el relato de un viajero y comerciante francés, y, finalmente, en la *Memoria* de José María Esteva que expondremos más detalladamente en las siguientes páginas. Ciprien Combier, *Voyage au Golfe de Californie*, París, Arthus Bertrand Editeur/Libraire de la Société de Geographie, s. f., p. 311-319; Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California*…, p. 220-221.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

e islas cercanas donde se sabía existían dichos yacimientos.[9] Por lo general, las armadas para el buceo eran organizadas por empresarios que en otros momentos se dedicaban a otras actividades productivas, como la minería, la ganadería y el comercio marítimo en el golfo californiano.[10]

Pese a que, como decíamos, esta actividad se desarrollaba casi en la misma forma desde tiempo atrás, lo cierto es que las autoridades no siempre sabían cuántas armadas llegaban ni cuánto obtenían. Hay registro de armadas en algunos años porque solicitaban permiso para ir al buceo, pero en muchos otros no hay documentación al respecto. En esos registros podemos advertir hoy en día quién era el armador y cuántos buzos llevaba, incluido el nombre de éstos.

En el Archivo del Estado de Baja California Sur es posible encontrar algunos de los registros de las armadas de buceo de perla en La Paz, en momentos en que la actividad mostraba seguramente mayor desempeño. Por ejemplo, en 1838 tenemos el registro de nueve armadas —tres de Sonora, una de Santiago y cinco de La Paz—, con un total de 212 buzos. Entre 1844 y 1847, encontramos el registro de diez armadas —sin especificación de lugar de origen, excepto dos de La Paz—, con un total de 108 buzos. El periodo más significativo que hemos encontrado es en los años cincuenta, de 1851 a 1854, cuando se tienen registros de 17 armadas —dos de San Antonio, una de San José del Cabo, una de San Bartolo, una de Miraflores, siete de La Paz y cinco sin lugar de origen—, de las cuales sólo ocho especificaron el número de buzos que llevaban. Finalmente, en 1856 tenemos un registro de once armadas (cinco de La Paz, dos de Mulegé y cuatro sin especificar origen), sin número de buzos. De todas estas armadas la más pequeña contaba con seis buzos y la más grande con 45, lo que es indicativo de que eran por lo general pequeños empresarios los que se decidían a arriesgar su

[9] Una armada se integraba por un conjunto de embarcaciones dedicadas al traslado de buzos y de los alimentos que estos consumirían durante la época de la pesquería. Por ejemplo, en 1838 la armada de Manuel Amao se integraba por una lancha, dos canoas y 15 buzos; véase Relación de los buzos que están a cargo de Manuel Amao y se embarcaron al buceo de perla, La Paz, 6 de junio de 1838, Archivo Histórico Pablo L. Martínez (en adelante AHPLM), caja 36, doc. 195.

[10] Dení Trejo, *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999, p. 186-187.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

capital en una actividad azarosa como ésta. También lo es que entre las armadas del primer lustro de los años cincuenta hay algunas procedentes de pequeños poblados del interior bajacaliforniano, lo que sugiere que posiblemente se corría la voz respecto de una buena época para la extracción, de ahí que individuos que contaban con alguna embarcación se quisieran aventurar en ella.[11]

Existía el compromiso, heredado de la época colonial, de que los armadores debían pagar a la autoridad el quinto de la extracción de perla, pero la realidad es que los pocos registros que existen de dicho pago en los años veinte y treinta son minúsculos y casi irrisorios. Por otra parte, es difícil saber el valor de la "producción" dado que había periodos buenos en los que se extraía mayor cantidad de perla y otros malos, pero fundamentalmente porque los armadores no declaraban la cantidad de perlas que habían sacado y pagaban lo que querían por el quinto, pues no había quien corroborara lo que habían extraído.[12]

Un comerciante francés que visitó La Paz en 1830 observó que los armadores todavía pagaban a las autoridades la quinta parte de las perlas obtenidas, pero es sabido que en los años cuarenta cayó en desuso y se buscaba la manera de sustituirlo por otro tipo de derecho, por ejemplo sobre el número de buzos o la exportación de concha.[13]

[11] Trejo, *Espacio y economía en la península de California*…, p. 186.

[12] Por ejemplo en 1823 hay constancia de que se entregaron diez pesos en plata, por el quinto de perla, al sargento encargado de la hacienda pública; véase Certificado de fray Roque Varela de la entrega del quinto de perla al sargento Antonio Aguilar, San Antonio, 20 de octubre de 1823, AHPLM, caja 5, doc. 230. En 1824, cinco armadores entregaron dos onzas, dos adarmes de perla de todo mar, más una concha (lo que equivalía aproximadamente a 59 o 60 g de perla); véase Nota sobre el quinto de perla, s. l., 1824, AHPLM, caja 16, doc. 532. En 1826, el quinto entregado por los armadores fue de siete adarmes, que fueron rematados en 35 pesos; véase Manuel Amao certifica el ingreso a la tesorería del quinto de perla, San Antonio, 9 de octubre de 1826, AHPLM, caja 18, doc. 1098. En 1832 la perla entregada por el quinto correspondiente a tres años se remató en 98 pesos; véase Oficio de Luis de Cuevas al comisario subalterno Juan José López, Loreto, 27 de octubre de 1832, AHPLM, caja 26, doc. 3781.

[13] En 1845, el jefe político dio instrucciones para que se "invitara" a los armadores a pagar un derecho por buzo en lugar del quinto, y hay constancia de que ese año dos armadas registradas en Loreto pagaron un derecho por número de buzos; sin embargo, en 1846 la misma autoridad daba la orden de que se cobraran diez pesos a cada armada para que pudiera salir a la pesca. Asimismo, en junio de 1845,

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Parece ser que en algunas ocasiones las autoridades lograron también arrendar a los armadores algunas zonas perleras.[14] En 1850, la Diputación Territorial logró imponer a los armadores locales dos reales por buzo y cuatro a los que provenían de fuera. Desde entonces este impuesto se establecía o se quitaba por los gobiernos en turno, según el éxito de las presiones que ejercían los comerciantes para eliminarlo.[15] Hay que decir que Esteva se oponía, en 1856, a la derogación del impuesto de exportación arguyendo los buenos dividendos que obtenían los comerciantes por ese rubro.[16] A su vez los armadores se opusieron a su propuesta de explotar alternadamente, por año, los placeres perleros, de manera que aunque el decreto de Esteva fue aprobado por el gobierno general, fue suspendido al poco tiempo.[17]

Desde 1830 las ganancias de la venta de perla se complementaron con las de la concha. La exportación de concha nácar y concha

la jefatura dio la orden de que se empezara a cobrar medio real por cada quintal de concha que se extrajera de la península, a lo que se opusieron los principales comerciantes de La Paz. En 1849, el nuevo jefe político trataba de regular la actividad y el pago de derechos sin muy buenos resultados; véanse Comunicado de la jefatura política al juez primero de paz, La Paz, 24 de mayo de 1845, AHPLM, caja 43, doc. 138; Comunicado de la jefatura política a la administración general de rentas de Baja California, La Paz, 16 de junio de 1845, AHPLM, caja 43, doc. 150; Comunicado del capitán de Loreto al jefe político Palacios Miranda Loreto, 5 de julio de 1845, AHPLM, caja 43, doc. 158; Comunicado de Gabriel Gonzaga, de la aduana de La Paz al Jefe Político, La Paz, 14 de enero de 1846, AHPLM, caja 43, doc. 9; Comunicado de Palacios Miranda al comandante del destacamento de Puerto Escondido, La Paz, 11 de julio de 1846, AHPLM, caja 43, doc. 55; Comunicados, La Paz, [varias fechas] 1849, AHPLM, caja 45, docs. 173, 175 y 180; Rafael Espinosa al ministro de Relaciones, La Paz, 24 de noviembre de 1849, AHPLM, caja 45 bis, doc. 372.

[14] Valadés, "La industria perlera en Baja California…", p. 106-107.

[15] Decreto de la Diputación Territorial, La Paz, 11 de junio de 1851, AHPLM, caja 47, doc. 331; Comunicado del jefe político al agente de fomento Ulises Urbano Lassépas, La Paz, 18 de diciembre de 1856, AHPLM, caja 66, doc. 1312; y Decreto de Benito Juárez de 30 de abril de 1861 que deroga el de 27 de abril de 1855 que impone el derecho de 2 reales a la exportación de concha de Baja California, México, 1861, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Gobernación*, leg. 2027, caja 2524, exp. 39.

[16] Expediente del Ministerio de Fomento sobre la pesquería de perlas en Baja California, México, 21 de julio de 1857, AGN, *Gobernación*, leg. 1066, caja 1276, f. 18.

[17] Comunicado de Manuel Orozco a José María Esteva, México, 10 de marzo de 1857, AHPLM, III, caja 68 bis, leg. 3; Comunicado de la jefatura política al presidente del Ayuntamiento, La Paz, 29 de mayo de 1857, AHPLM, III, caja 69, leg. 5.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

madre perla se empezó a practicar desde que el comerciante Ciprien Combier, procedente del puerto de El Havre, llegó a Guaymas a vender manufacturas europeas. En algún momento de su estancia en Sonora decidió cruzar el golfo, seguramente por la curiosidad que las noticias de la "pesquería" de perla le habían provocado. El francés advirtió las dificultades que conllevaba el buceo y la incertidumbre de los resultados, de manera que no se interesó por hacer negocio con perlas, pero a su regreso a La Paz, luego de su "paseo" con una armada perlera, se percató de que en las playas, quemándose al sol, había grandes montones de concha acumulada a través de los años, prueba —decía— de la antigüedad de la actividad, de manera que pensó que con esas conchas podía hacer algún tipo de negocio para la manufactura de botones u otros pequeños adornos para los que en Europa se utilizaba la concha nácar, así que decidió llevarse como lastre toneladas de esa concha abandonada en las playas, con lo cual se abrió este negocio, que rendiría, además de la venta de la perla, suficientes ganancias a los comerciantes locales y extranjeros en años subsiguientes, cuestión de la que daría cuenta Esteva de manera muy precisa en su *Memoria*, como veremos más adelante.[18]

En la medida que se fue poblando el puerto, adquirieron mayor notoriedad los problemas que surgían en las armadas. El alcohol, los "desórdenes" y la presencia misma de los buzos en el puerto son elementos señalados en algunas quejas; aunque resulta curioso advertir que eran los propios comerciantes de La Paz los que aprovechaban la estancia de los yaquis para venderles toda clase de mercancías.[19] Otro punto que ocasionaba conflicto y que puede advertirse en fuentes de archivo, era la fuga de los buzos. Esto sucedía con cierta frecuencia porque en la península californiana escaseaba la fuerza de trabajo, de manera que los patrones trataban por todos los medios de obligarlos a permanecer en el trabajo. En el caso de los buzos, en su mayoría

[18] Combier, *Voyage au Golfe de Californie*…, p. 311-319.

[19] Algunos reglamentos y vetas específicas para el buceo señalan la prohibición de ir a comerciar directamente con los buzos en las armadas y, sobre todo, venderles bebidas alcohólicas; asimismo, estaba prohibido que llegaran al puerto los buzos sin permiso, pero al parecer no eran obedecidos del todo sus señalamientos; véase Bando del Ayuntamiento de La Paz sobre marina mercante y buceo, La Paz, 8 de agosto de 1833, AHPLM, caja 27, doc. 4287; Reglamento de policía de las armadas de buceo de la perla y concha nácar, La Paz, 20 de junio de 1838, AHPLM, caja 36 bis, doc. 364.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

indios yaquis, se les consideraba dependientes del armador, a causa de que éste les había adelantado una parte del salario al momento de contratarlos —una especie de enganche—. De hecho, estaban clasificados como "sirvientes" en un estatuto que regía para los diversos tipos de trabajadores en la península a mediados del siglo XIX.[20] Además, por el lugar donde se realizaba este trabajo —muy alejado de cualquier zona urbana, por pequeña que fuera, como lo eran los placeres perleros donde se practicaba el buceo—, permanecían sujetos al patrón o armador durante toda la temporada del buceo y sólo se les reintegraba a sus comunidades al terminar los tres o cuatro meses de trabajo en altamar. Si decidían huir —en varios casos incitados por otro armador— el patrón tenía la fuerza para perseguirlos hasta encontrarlos con ayuda de las autoridades locales y aplicarles algún castigo.[21] Hay que señalar que al final de los años cincuenta se logró que los armadores empezaran a aceptar que los buzos pagaran su deuda en moneda y no con trabajo personal.[22]

La mirada de José María Esteva sobre la "pesca" de perla

Este panorama que tenemos respecto de la extracción de perla en el siglo XIX en el golfo californiano se ve enriquecida tanto por la descripción realizada por José María Esteva, producto de las observaciones hechas en un viaje que le permitió ver en acción a las armadas y a los buzos, como también de una investigación cuantitativa relativa a los rendimientos económicos de la actividad empresarial de los armadores.[23]

[20] Estatuto para el arreglo del servicio particular en los diversos ramos que los componen, La Paz, marzo de 1856, AHPLM, caja 63 bis, doc. 403.

[21] Tenemos constancia de fugas de buzos y reclamos de los armadores en 1838 y 1844; véanse La Paz, 7 de julio de 1838, AHPLM, caja 36 bis, doc. 219 y 220; y La Paz, 11 de agosto de 1844, AHPLM, caja 42 bis, doc. 208 y 229.

[22] Comunicación al juez constitucional de La Paz, La Paz, 27 de mayo de 1859, AHPLM, v. 74.

[23] Algunos elementos de la parte cuantitativa de su trabajo fueron enviados a las autoridades federales como argumento para respaldar el cobro de un impuesto a los empresarios perleros de dos reales por buzo que favoreciera la Hacienda territorial; véase Expediente sobre la pesquería de perlas en Baja California, México, 21 de julio de 1857, AGN, *Gobernación*, caja 1276, leg. 1066, f. 18.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Estas dos partes de su estudio nos permiten tener un acercamiento más detenido a la pesquería de perlas en Baja California a mediados del siglo XIX. Desde luego, es importante destacar que sus observaciones, comparaciones y cálculos parten de un interés muy específico, considera ésta una actividad lucrativa y de la cual las autoridades y los empresarios podrían obtener mayores ganancias si pusieran más cuidado y protegieran el recurso. Sin decirlo expresamente uno advierte que el móvil del texto fue que, como autoridad federal —recordemos que llegó como visitador general de rentas— se propuso dar un informe sobre uno de los ramos sobre los que podía tener ingresos el gobierno y sobre el cual los empresarios perleros escabulleron constantemente todo tipo de gravamen. Pero no descartamos que también a Esteva le interesara investigar la situación de la pesquería pensando en hacerse partícipe de ella como empresario. Se advierte esta posibilidad cuando él mismo relata que en algún momento se aventuró a llevar un buzo "americano" con campana para ver si lograba con mejor técnica aumentar la extracción. El resultado fue infructuoso pues reconoció que su buzo apenas recogió unas cuantas conchas en el lapso en que un yaqui podía recoger docenas del preciado molusco.[24]

No era, pues, Esteva un observador ajeno y desinteresado, aunque también debemos de reconocerle que estaba imbuido de la idea de hacer informes con ayuda de herramientas cuantitativas, lo que para su tiempo significaba mostrar una cara más objetiva de los fenómenos observados. Como sabemos, Esteva finalmente salió de la península para no volver y no parece que se haya inmiscuido en la actividad perlera más allá de la investigación para su *Memoria*, de la experiencia con el buzo con campana y de la compra ocasional de alguna buena perla.[25]

Respecto a la parte en la que refiere sus observaciones directas de las armadas de buceo, la perspectiva de Esteva del trato dado a

[24] Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California*…, p. 240.

[25] Desconocemos los motivos por los cuales salió de Baja California. Lo que sí es un hecho es que posteriormente Esteva se involucró con los imperialistas y llegó a ser ministro de Gobernación del emperador austriaco. Sobre su participación con Maximiliano I, existen varios decretos firmados por él como ministro de Gobernación.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

los buzos está influida por una visión liberal y utilitarista, ya que su idea al tocar este tema es determinar los problemas que afectan la pesquería de perlas y cómo solucionarlos para que genere mayores ganancias; por otro lado, sus observaciones acuciosas y estilo narrativo en esa parte, así como cierta sensibilidad social que manifiesta, permiten que el lector se adentre en la situación que vivían los trabajadores que se dedicaban al buceo, más allá de que la mayoría, y esto era así desde la época colonial, eran indios yaquis enganchados en Sonora.[26]

Hemos dicho antes, que el establecimiento y desarrollo del puerto de La Paz, por lo menos entre los años treinta y sesenta del siglo XIX, estuvo asociado en buena medida a la actividad perlera; pues, no obstante su inestabilidad, se cuenta con algunos registros de armadas, comerciantes establecidos, llegadas de barcos —tanto de cabotaje como del extranjero—, e incluso de conflictos con los buzos. El relato de Esteva, sin duda, enriquece la perspectiva que tenemos del puerto porque nos hace imaginarlo en actividad y comprender algunos de sus problemas; por ejemplo, al comentarnos cómo sus calles se convertían en una especie de mercado de perlas:

> Por los meses de septiembre y octubre que terminan los buceos, concurren todos los buzos a La Paz y por todas partes se proponen al transeúnte perlas de venta, cuyo valor de tal manera ignoran los vendedores, que por lo común las dan por la mitad del precio que piden y no pocas veces las cambian por vasos de aguardiente mezcal. Una perla azul de un tamaño poco menor que el de una bala de onza, que después ha sido estimada en 150 pesos, me fue vendida por un buzo, con otras varias perlas de menor tamaño, en 35 pesos.[27]

Este mercado de perlas favorecía al comercio de La Paz, cuyos más conspicuos representantes reunían partidas de perlas que ofrecían,

[26] Para otra mirada sobre los yaquis que trabajaban como buzos en la extracción de perlas en las costas bajacalifornianas, véase Raquel Padilla Ramos y Esperanza Don Juan Espinoza, "Un mar loretano para las perlas de la Virgen. Los yaquis en el buceo de perlas entre los siglos XVII y XVIII", en *De las Labradas a Mazatlán. Historia y arqueología*, Gilberto López, Luis Alfonso Grave y Víctor Joel Santos (coords.), México, Instituto Nacional de Antropología e Historia-Sinaloa/H. Ayuntamiento de Mazatlán, 2014, particularmente las páginas 42-44.

[27] Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California*…, p. 217.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

según el decir de Esteva, a comerciantes rusos que llegaban cada invierno por ellas, o las enviaban a Mazatlán donde podían ser exportadas a Europa.[28] Sin embargo, nuestro autor menciona en el párrafo anterior que eran los buzos los que vendían y, en no pocas ocasiones malbarataban, las perlas en las calles del puerto, asunto que nos lleva al hecho de que estos recibían su pago por la extracción del molusco en especie, es decir con la mitad de la concha perla extraída del mar. Esto se realizaba así desde tiempos coloniales, según podemos advertir en los textos de los jesuitas ya citados, y se confirma con las descripciones de Combier y de Esteva.

Según éste último, la inversión del armador estaba constituida principalmente por las embarcaciones y la manutención de los buzos —carne seca y maíz—, calculada en un real diario por persona.[29] Respecto del pago del jornal, además del adelanto en moneda que les hacía el armador al momento del enganche, a los buzos se les pagaba con la mitad de las conchas que cada uno había sacado. Esta operación se hacía dividiendo en dos partes las conchas extraídas, una para el buzo y otra para el armador; agrega Esteva que "después de abierta y extraída la perla, corresponden al mismo armador todas las cáscaras, esto es, las de su parte y las del buzo, no teniendo éste más remuneración por su trabajo que el miserable alimento que se le proporciona y las perlas que encuentra en las conchas que a él le corresponden".[30] Dicho esto, uno puede entender que al volver al puerto, después de meses de estadía en el mar, a los buzos les apurara rematar las perlas producto de su trabajo a los comerciantes locales o a los mismos armadores; así como el interés de los primeros en venderles alcohol y otras mercancías antes de que fueran regresados a sus comunidades en el río Yaqui.

Relata también nuestro autor, a partir de la observación directa y de su trato con armadores y comerciantes, cómo se formaban las armadas, sin ninguna injerencia de las autoridades y sólo por el interés y posibilidades de individuos que se constituían en armadores, por su capacidad para invertir en embarcaciones y buzos:

[28] *Ibidem*, p. 241.
[29] *Ibidem*, p. 238 y 239. Un real era la octava parte de un peso.
[30] *Ibidem*, p. 219.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> Para efectuar los buceos se forman armadas desde 8 y 10 hasta 70 y 80 buzos cada una, según las proporciones del armador, y estos buzos son en su mayor parte indios de la costa de Sonora, sacados particularmente de las riberas del río Yaqui, o mestizos que proporcionan las costas mismas de la Baja California. Los armadores, para hacerse de los buzos, tienen la necesidad de adelantar a cada uno desde 10 hasta 30 y 40 pesos, ya porque pretextan deber a su anterior amo la suma que piden o ya porque realmente la deben.[31]

Al tratar de explicar cuáles son los problemas que afectan esta actividad, Esteva advierte que la forma de contratación de los buzos es contraproducente en dos sentidos: primero, porque los adelantos que les hacían al momento de engancharlos generaban pérdidas considerables a los armadores; segundo, porque ante el temor de la pérdida de lo adelantado, en caso de fuga de los buzos, los armadores ejercían una vigilancia "verdaderamente tiránica" sobre éstos, lo que a su vez generaba, según su perspectiva, "odio hacia sus amos". Esta relación laboral, viciada de origen por la forma de contratación, es la que da lugar, dice Esteva, a sublevaciones y fugas en las que incluso los indios se llevan las embarcaciones.[32] Producto de su experiencia personal, Esteva relata, de una manera dramática, la situación de sujeción en la que se tenía a los indios buzos:

> Yo me convencí de la tiránica sujeción en que tenían los armadores a los indios buzos en agosto del presente año, en que me vi en la necesidad de arribar a la isla del Espíritu Santo, de regreso de una expedición de 5 a 6 días que había emprendido imprudentemente en una pequeña chalupa ballenera. Careciendo de agua, de la que hacía dos días estábamos privados, nos dirigíamos en las altas horas de la noche […] a Los Lopones, donde suponíamos estarían a la sazón establecidos los buceos; mas después de algunas horas de costear a 200 ó 300 varas de distancia la desierta y montañosa isla del Espíritu Santo, observamos en un punto de la playa una ligera luz que brillaba indecisa entre la espantosa oscuridad que nos rodeaba. Nos dirigimos inmediatamente allí y nos encontramos con una armada del señor Encina. Atraídos por la curiosidad de nuestra llegada a tales horas, nos rodearon unos 30 ó 40 indios, que por su completo estado de desnudez, por sus largas

[31] *Ibidem*, p. 218.
[32] *Ibidem*, p. 219.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> melenas esparcidas sobre los hombros, y por el aire desconfiado y altanero que les es genial, podían habernos hecho creer que habíamos arribado a una isla de salvajes, si la presencia de dos o tres cuidadores que los vigilaban continuamente, que les impedían hablar con nosotros y los obligaban a irse a dormir a las playas de aquella ensenada o a las cuevas de una montaña vecina donde había algunas fogatas, no nos hubiera puesto en claro que aquellos hombres estaban muy lejos de tener en ese momento la independencia y la libertad de que gozan los que habitan en las islas de los salvajes.[33]

No cabe duda que en Esteva estaban presentes algunas ideas liberales que a esas alturas del siglo eran más o menos reconocidas en diversos ámbitos del país, y sobre todo entre los grupos letrados, que aducían que todos los individuos adultos de una nación moderna debían considerarse libres; es decir, como ciudadanos. Ideas que chocaban por cualquier lado que se mirara con lo que sus ojos veían en esas lejanas islas respecto del trato dado a los indios buzos.

En efecto, las constantes huidas de los buzos y de otro tipo de trabajadores, cuya situación laboral era similar, y el temor a su posible sublevación —porque por lo general andaban armados con cuchillos que utilizaban en su faena— hizo que se expidieran bandos y estatutos, desde los años treinta, cuya finalidad era normar las relaciones laborales; por ejemplo, tratando de obligar a los patrones a llevar libros de cuentas para que ahí se especificaran las condiciones del contrato, así como el registro de las cantidades o mercancías adelantadas. Se establecían además los casos en los que el patrón podía castigar y aquellos que ameritaban la presencia del juez. En 1856 se prohibió hacer adelantos a los trabajadores, e incluso se establecieron multas para los patrones que contrataran a aquellos que tuvieran deudas; pero de cualquier modo fue difícil su aplicación para los buzos, quienes en su mayoría estaban atrapados por el sistema del enganche fuera del territorio peninsular.[34]

[33] *Ibidem*, p. 220.

[34] Bando del Ayuntamiento de La Paz sobre marina mercante y buceo, La Paz, 8 de agosto de 1833, AHPLM, caja 27, doc. 4287; Reglamento de policía de las armadas de buceo de la perla y concha nácar, La Paz, 20 de junio de 1838, AHPLM, caja 36 bis, doc. 364. Esteva hace referencia al Reglamento de 1838 como el que generalmente se seguía y observaba; Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California*…, p. 234.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Un último apuntamiento que quiero rescatar sobre esta parte de la *Memoria* de José María Esteva es la relativa al buceo mismo, a la acción que realizaban una y otra vez los buzos durante buena parte de la mañana, todos los días, durante los meses de julio a septiembre u octubre de cada año. La extracción de la perla se basaba en el buceo de "chapuz", es decir, el buceo que permitía recoger la concha perla que estaba al alcance del buzo que se aventaba y sumergía aguantando por unos minutos la respiración.

Al respecto, Esteva nos informa que los buzos aguantan la respiración por aproximadamente dos minutos, y que primero se sumergen a una profundidad de "4, 5 y hasta 8 brazas", para en una segunda etapa sumergirsen"10, 12 y hasta 14 y 15 brazas de profundidad";[35] es decir, alcanzaban profundidades que superaban los 20 metros, razón por la que era común que al salir, después de varias sumergidas, arrojaran sangre "por las narices y por los oídos".[36]

No obstante las circunstancias en las que se realizaba el buceo, a Esteva le maravilló lo que él mismo denominó "el espectáculo" que ofrecía esta actividad. En parte, seguramente, por el paisaje imponente en el que se desarrollaba, pero también, sin duda, por la destreza física que demostraban los buzos, casi sin protección frente a los peligros del tiempo —el buceo coincidía con la época de huracanes— y de algunos animales marinos como la tintorera, los tiburones, el lopón, la manta, la cornuda y el torpedo que, según dice, ponían en riesgo en cada zambullida la integridad del buzo.[37] Este párrafo que ahora transcribo lo hizo Esteva a partir de lo que observó frente a las lanchas de la armada en plena actividad, y es, junto con los otros de su autoría que he mencionado antes, una forma de describir la pesquería de perlas a través de lo que hacían aquellos que no dejaron, hasta donde sabemos, ningún registro de sí mismos y que, por lo regular, en otro tipo de fuentes

[35] Una braza es una medida de longitud —que se toma a partir de lo que miden los brazos extendidos— que equivale a 1.6718 metros. La profundidad máxima alcanzada, según Esteva, estaría alrededor de los 23 metros.

[36] Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California*…, p. 220.

[37] *Ibidem*, p. 222-223. En el Reglamento de 1838, ya citado, se sancionaba a los armadores que no llevaran arpones y otros instrumentos para proteger a los buzos de las embestidas de estos animales, y si por esa causa moría alguno. Véase Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California*…, p. 234.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

fueron observados y descritos sólo como un grupo particular de trabajadores: los buzos, a veces temidos, a veces considerados como peligrosos, y cuya presencia en el puerto de La Paz solía verse como un mal necesario.

> A las 7 u 8 de la mañana se desprenden, del punto de la playa donde se ha situado la armada, dos, tres y cuatro embarcaciones pequeñas según el número de los buzos, los cuales van en ellas agrupados, con sus grandes cabelleras recogidas en la parte superior de la cabeza, en forma de penacho, para librarse del sol, y cubierta su desnudez únicamente por un pequeño delantal de manta a que llaman chapeta. Situadas las embarcaciones en el placer, a una regular distancia las unas de las otras, los buzos se arrojan al agua desde la borda de la embarcación dándose un fuerte impulso que los hace descender sin esfuerzo a una considerable profundidad, o bien se zambullen estando en la superficie, a lo que llaman zapear, y de esta manera permanecen sacando concha con muy ligeras interrupciones, hasta las 11 o las 12 del día en que vuelven las armadas al punto de la playa de que partieron […]. Es verdaderamente admirable, no tanto el soporte de respiración de estos nadadores, cuanto su agilidad; suben y bajan al fondo con la rapidez de los mismos peces y permanecen en el agua, a distancia de 100 y 200 varas de las embarcaciones, horas enteras, con la misma impasibilidad que si estuviesen en su propio elemento.[38]

Poco más de lo que dice Esteva sabemos de los buzos yaquis que en el siglo XIX dejaron buena parte de su vida en los mares, islas y costas peninsulares. En los registros de las armadas son apenas un número de buzos y en los reglamentos para el buceo son los individuos que hay que vigilar y castigar, y a los cuales no deben vendérseles bebidas alcohólicas. En otro tipo de documentos son equivalentes a sirvientes de las zonas agrícolas peninsulares y, en ocasiones, los perseguidos por huir. Es por eso el gesto de admiración de Esteva, relativo a la forma como realizaban su trabajo, su resistencia física y los riesgos significativos que enfrentaban, aun cuando al valorarlos en términos económicos no son sino "buzos indios semi salvajes de las riberas del río Yaqui", que por esa razón resultan un "problema" para los armadores. Es desde esta última perspectiva que Esteva consideró, y planteó en su *Memoria*, que la

[38] *Ibidem*, p. 221. Una vara equivale a 0.835 metros.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

manera como los buzos yaquis eran enganchados con adelantos de su jornal era una práctica incosteable y de la cual eran poco conscientes los armadores. Dos décadas después de la presencia de Esteva en Baja California, el buzo de chapuz —indio yaqui por lo regular— tendería a desaparecer debido a la introducción de la tecnología de la escafandra en el buceo.

Las ganancias del buceo de la Pinctada mazatlanica

De manera particular expondremos ahora lo que Esteva describe como el estado de la exportación de concha y perla para los años de 1855 y 1856; para ello hace una relación de los armadores de esos años y una interesante comparación entre el valor de los productos exportados y la cuantía de la inversión de aquéllos, con objeto de advertir el rendimiento de la actividad y los nuevos bríos que, según su parecer, adquirió el comercio de perlas a mediados del siglo XIX. De forma muy distinta a como relató sus observaciones de los buzos en acción, en esta parte su interés es más cuantitativo, pues lo que quiere demostrar es que la extracción de perla es un buen negocio con todo y los exiguos capitales que se invierten, las limitaciones que tiene por el aislamiento de la península y la forma de contratación de los buzos, lo que le permite sugerir que si se atendiera este negocio, se invirtieran más capitales y se cuidaran los placeres produciría más riquezas para el gobierno y para los interesados.

Comienza primero hablando del negocio de la concha, la cual, como sabemos, apenas se empezó a comercializar en 1830 por Ciprian Combier, el francés que llegó en dicho año a La Paz y se llevó concha de las playas.[39] Según la información que recopiló Esteva, la exportación de toda clase de concha aumentó considerablemente a partir de 1853, y el precio medio en que fue vendida al exportador fue la siguiente:

[39] Entre las pocas noticias sobre la venta de concha, sabemos que en 1845 tres comerciantes de La Paz vendieron concha a embarcaciones extranjeras y se resistieron a pagar impuestos; véase Comunicado de Gabriel Gonzaga, administrador de la Aduana Marítima de La Paz, al jefe político, La Paz, 14 de enero de 1846, AHPLM, caja 43 bis, doc. 9.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Cuadro 1
EXPORTACIÓN DE CONCHA EN TIERRA

Año	*Quintales vendidos*	*Precio por quintal*
1853	14 000	14 reales[a]
1854	21 941	15 reales[b]
1855	25 200	15 ½ reales[c]
1856	6 350	10 reales[d]

[a] Un real es la octava parte del peso, así que 14 reales correspondían a 1 peso 75 centavos; un quintal equivale a 46 kilogramos, de modo que 14 000 quintales son aproximadamente 644 toneladas; haciendo las equivalencias, el valor de dichas toneladas de concha era de 24 500 pesos.
[b] Equivalentes a 1 009 toneladas, que se habrían vendido a 41 139 pesos; según Lassépas se vendieron en 47 035 pesos. Lassépas, *Historia*…, p. 139.
[c] Equivalentes a 1 159 toneladas, que se habrían vendido a 48 812 pesos; según Lassépas se vendieron en 57 157 pesos. Lassépas, *Historia*…, p. 139.
[d] Equivalentes a 292 toneladas, que se habrían vendido a 7 937 pesos; según Lassépas se vendieron en 8 775 pesos. Lassépas, *Historia*…, p. 139.

Además señala que los compradores debían pagar el recargo de dos reales en cada quintal por subirla a bordo y, desde el año de 1855, dos reales más por quintal, por el derecho de exportación, según un decreto de 27 de abril del mismo año.[40] Se destaca en las cifras que hay una considerable baja en la exportación de concha en el año de 1856. Ulises Urbano Lassépas, un contemporáneo y amigo de Esteva, expone esta misma información con leves variantes y agrega datos de 1857: 4 957 quintales de concha vendidos a 7 435 pesos, lo que indica que la venta de concha continuó bajando. Ambos coinciden en que este descenso se debió a que en años anteriores se había vendido concha vieja, acumulada a través del tiempo.[41]

Los datos de 1855 y 1856 los concentra Esteva en dos cuadros, en los que agrega más información. Los reproducimos ahora por el

[40] Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California*…, p. 236. Ese decreto fue derogado por la inconformidad de los comerciantes.

[41] Ulises Urbano Lassépas, *Historia de la colonización de la Baja California y decreto del 10 de marzo de* 1857, Mexicali (Baja California), Universidad Autónoma de Baja California, 1995 (Colección Baja California: Nuestra Historia, 8), p. 139; y Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California*…, p. 236.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

interés que revisten: por un lado, como expresión del interés cuantitativo que se manifiesta en este estudio como vehículo para representar una realidad económica y, por otra, porque aunque pudieran tener ciertas inconsistencias algunas cifras, de cualquier manera nos dan el acercamiento más fidedigno hasta ahora de la producción resultante de la extracción de madre perla a mediados del siglo XIX. Por supuesto es importante tener en consideración que en esta actividad las variaciones eran muy grandes año con año, y hubo muchos en los que al parecer no hubo gran producción, lo que hace dudosas las cuantificaciones de la producción del pasado o de proyecciones hacia el futuro, basadas en ellas. A esta tentación sucumbe Lassépas, quien con base en el rendimiento de 1855 hace unas sumas alegres del rendimiento de la pesquería de perlas en 277 años, contando desde 1580, y resultándole las cifras de "1 911 300 quintales de concha, con un contenido de 2 770 libras de perlas valiosas en $5 540 000".[42]

Un primer elemento que salta a la vista en las cifras de Esteva es el hecho de que los placeres del puerto de La Paz eran los más importantes, siguiéndole los de Mulegé y finalmente los de Loreto. Es muy posible que en las cifras de lo recolectado en La Paz se hayan incluido los placeres del sur, ubicados desde la isla Cerralvo y hasta Cabo Pulmo. Lo cierto es que la importancia de La Paz en la pesquería sin duda tuvo que ver con el propio desarrollo del puerto en estos años, de su comercio, ligado de manera principal a la minería y a la pesquería de perlas.

Son de interés estas cifras más allá de la precisión que reflejan y que, aunque valiosas en sí mismas, nos hablan sobre todo de lo que Esteva consideraba importante en la pesquería, desde una perspectiva que hoy podríamos considerar empresarial, pero que en los años del siglo XIX a que se refieren apenas expresan las dificultades de unos armadores, la mayoría comerciantes de Sonora, Sinaloa y Baja California, dependientes de comerciantes más grandes de Guaymas y Mazatlán. Las ganancias de estos armadores, en lo individual, iban de mil a poco más de cuatro mil pesos —esta última cifra en un solo caso—; la mayoría obtenía ganancias de entre mil y dos mil pesos.

[42] Lassépas, *Historia*…, p. 140.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Cuadro 2
BUCEO EN 1855

Distritos donde se pesca	*Armadas en cada distrito*	*N. de buzos*	*N. de canoas*	*N. de botes*	*N. de lanchas*	*Quintales de concha que produjo*	*Valor de la perla [pesos]*	*Valor de la concha [pesos]*	*Rendimiento total [pesos]*	*Valor de un quintal de perla con concha [pesos]*	*Resultado medio de cada quintal de concha con perla [pesos]*
La Paz	14	206	31	4	7	4 400	14 000	8 000	22 500	5.11	5.47
Loreto	1	50	2		2	600	2 300	1 200	3 500	5.38	5.47
Mulegé	10	112	16	5	2	1 900	7 500	4 300	11 800	6.25	5.47
Total	25	368	49	9	11	6 900*	23 800	13 500	37 800		

* Esta cifra es mucho menor de la que consigna con anterioridad y que alcanza los 25 200 quintales. La diferencia estriba en que en este cuadro sólo refiere la concha producida y vendida en ese año, mientras que el resto no consignado aquí, al parecer correspondía a la concha acumulada en las playas.

FUENTE: Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en California…*, p. 238.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Cuadro 3

ANÁLISIS DEL RENDIMIENTO DEL BUCEO EN 1855

Desembolso aproximativo del buceo en dicho año		*Rendimiento del mismo buceo*	
Valor de las embarcaciones	$ 4900	Las perlas en venta produjeron	$ 23800
Manutención de 368 buzos a 1 real diario en 3 ½ meses	$ 6210	La concha en venta produjo	$ 14000
Adelantos a los buzos a 16 pesos, uno por término medio	$ 5888	Devolución de las embarcaciones con un demérito de 25 por 100	$ 3675
		[?]	$ 41475
		Balance a favor del buceo	$ 24477
		[?]	$ 41475
TOTAL	$16998		

FUENTE: Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en California...*, p. 238.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Cuadro 4
BUCEO EN 1856

Distritos donde se pesca	*Armadas en cada distrito*	*N. de buzos*	*N. de canoas*	*N. de botes*	*N. de lanchas*	*Quintales de concha que produjo [pesos]*	*Valor de la perla [pesos]*	*Valor de la concha [pesos]*	*Rendimiento total [pesos]*	*Valor de un quintal de perla con concha [pesos]*	*Resultado medio de cada quintal de concha con perla [pesos]*
La Paz	11	207	26	3	10	4 000	15 050	5 000	20 050	5.00	4.67
Mulegé	4	55	9	2	1	1 200	4 500	1 500	6 000	5.00	4.67
Loreto	3	43	6	2	1	1 150	2 200	1 437	3 637	3.16	4.67
Total	18	305	41	7	12	6 350	21 750	7 937	29 687		

FUENTE: Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en California…*, p. 239.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En conjunto, la ganancia de la pesquería, según la información recogida por Esteva, rebasaba los 20 mil pesos, producto de la venta tanto de la concha como de la perla, considerando la devolución de las embarcaciones con un "demérito de 25%", debido al uso de ese año, y deducida la inversión inicial; es decir, la cifra correspondía a la ganancia neta.[43]

Pero lo relevante para nuestro autor es que, en conjunto, esos armadores representaban una inversión aproximada de quince mil pesos por año —en embarcaciones, adelantos en el enganche y manutención de los buzos—, lo que para él era indicador de que con inversiones más cuantiosas y mayores regulaciones a la actividad aumentarían sus rendimientos. Cuestión en la que evidentemente tenía razón, pero en este caso esa posibilidad sólo llegaría hasta finales del siglo XIX bajo nuevas formas de acumulación capitalista en la región; las cuales se expresarían, primero, en el arrendamiento de zonas de explotación, como lo preveía Esteva, pero no para trabajarlas alternadamente, sino para monopolizar un sitio: los arrendamientos de particulares se trasladaron luego a una compañía de capital inglés que monopolizó la actividad y desplazó a los armadores individuales. Así que, contrario a lo que pensaba Esteva, la mayor inversión no llegó acompañada de mayor regulación y sí de una tecnología distinta aplicada al buceo: la inmersión con escafandra, que daría lugar a una explotación de la concha todavía más intensiva y depredadora que la que observó Esteva.[44]

[43] Los armadores de 1856 eran once individuos; Esteva, *Memoria sobre la pesca de perla en Baja California…*, p. 237-238.

[44] La compañía *Mangara Exploration Ltd.* fue una compañía de capital inglés que logró obtener grandes concesiones en los litorales mexicanos del Pacífico para la explotación de la concha perla. La otra concesión de importancia la tuvo un empresario local, Gastón J. Vives, quien fuera el único que se interesó por la reproducción de la concha en cultivo en la isla Espíritu Santo. Al respecto, se puede consultar Valadés, "La industria perlera en Baja California…", p. 109-111. Sobre la experiencia de Vives, véase Micheline Cariño y Mario Monteforte, *El primer emporio perlero sustentable del mundo. La compañía criadora de concha y perla de Baja California, S. A., y perspectivas para Baja California*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Conclusiones

Sin duda, la *Memoria* de José María Esteva es un estudio singular por la combinación de elementos que incorpora: historia, proyección geográfica, observación directa, casi etnográfica, y un análisis cuantitativo del rendimiento económico de la explotación de la madre perla. Sin olvidar, por supuesto, su visión predictiva y proteccionista del molusco bivalvo.

Sistematizar todos estos elementos le permitió hacer un estudio complejo y profundo sobre la actividad de la explotación de la concha perla. Sin embargo, no debemos olvidar que sus observaciones estaban teñidas por una cierta visión ideal de lo que debía ser una empresa capitalista; de manera que observa negativamente el uso de los buzos yaquis, porque no son fuerza de trabajo libre, sin advertir las dificultades de aislamiento y escasa población de la península que pudieran hacer esto factible; no obstante, ve con admiración la capacidad de los indios para el buceo de chapuz —el cual sólo será superado en productividad décadas más adelante por los buzos con escafandra—.

Bajo esa misma perspectiva de confirmar las posibilidades de una empresa capitalista viable, Esteva sistematiza con cuidado información cuantitativa de la inversión y el rendimiento de la pesquería de perlas, lo que le permite confirmar su idea de que con mayores capitales la pesquería daría lugar a ganancias considerables. Guiado por la relativa estabilidad de las formas de realización de la pesquería desde la época colonial, Esteva no preveía cambios importantes en la actividad; antes bien su revisión histórica le confirmaba la riqueza que existía en la profundidad del mar californiano y lo orientaba en la decisión de la necesidad de establecer un marco legal proteccionista del recurso, la cual, al parecer, resultó inadmisible para los pequeños armadores de su tiempo, que arriesgaban mucho y veían incosteable tanto explotar alternadamente los distritos perleros como aceptar pagar algún derecho.

Su perspectiva racional de organizar y regular la pesquería, si bien resultó en un conocimiento sistematizado de los distritos de pesca —que con seguridad él obtuvo de la experiencia práctica de los armadores—, no estaba en relación con las circunstancias propias

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de la extracción a mediados del siglo XIX, como una actividad sustentada en pequeños inversionistas y una fuerza de trabajo sobre explotada y coercitivamente circunscrita durante la temporada a las zonas donde se realizaba la pesquería.

La lupa bajo la cual observó la extracción de perlas a mediados del siglo XIX no le permitió a Esteva advertir que lo que veía como plausible, el aumento de inversiones, se convertiría en el principal problema a futuro para el recurso. Las mayores inversiones transformaron las formas de extracción y tendieron al monopolio de las zonas de explotación, lo que también imposibilitó su regulación y protección.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ALTA CALIFORNIA Y LAS RUTAS COMERCIALES TRANSPACÍFICAS

Martha Ortega Soto
Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa

Presentación

El objetivo de este artículo consiste en analizar el papel que desempeñaron las rutas marítimas transpacíficas en la historia de Alta California. Es necesario enfatizar que se tratarán principalmente, las rutas que se trazaron por el norte del Pacífico como consecuencia de la expansión rusa en el norte de dicho océano, a partir de 1741, y la presencia de navegantes ingleses y, posteriormente, de los angloamericanos.[1] Primero, trataré sobre la importancia del acceso por mar para la colonización de la provincia, desde 1769. Después, explicaré cómo los habitantes mestizos del territorio lograron subsistir en el periodo mexicano gracias al comercio que realizaron con los estadounidenses y los rusos, principalmente, pues la guerra insurgente detuvo el contacto con el resto del virreinato de Nueva España. Fue a partir de ese suceso que Alta California se integró a las rutas comerciales en el norte del Pacífico; más tarde, la ruta de comunicación con la República mexicana no se reestableció y el comercio con los navegantes extranjeros brindó a los californios la posibilidad de vender su producción y comprar las manufacturas que requerían. También, se subrayará la vinculación de la población colonizadora con el mar, a pesar de que se limitaba sólo a practicar la navegación costera.

[1] Para una visión panorámica de la historia del Pacífico desde el punto de vista diplomático véase Rafael Bernal, *El gran océano*, México, Fondo de Cultura Económica, 2012.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Colonización

El 23 de enero de 1768 fue redactada una Real orden dirigida al visitador general de Nueva España, don José de Gálvez, en la que se le indicaba planear inmediatamente la colonización de Alta California; la cual había sido explorada ya desde el siglo XVI. El mejor mapa que de ella se tenía era el elaborado por Sebastián Vizcaíno —personaje que había dado nombre a la bahía de San Diego y descubierto el puerto de Monterrey—, resultado de su expedición realizada entre 1601 y 1602. La decisión de ocupar la provincia tuvo como objetivo evitar que los rusos e ingleses se instalaran en algún punto de la costa del noroeste de América, territorio que la corona española consideraba como parte del imperio. Un territorio ignoto para los europeos, pues aunque los rusos se expandieron en las islas aleutianas desde 1741 conocían poco la costa del noroeste de América y no habían explorado hacia el sur. Sabían que en algún momento se encontrarían con la frontera del imperio español, pero no podían ubicarla en un mapa. Lo mismo ocurría con los españoles: tenían información de la presencia de cazadores rusos y de que los británicos merodeaban por el norte del Pacífico con el afán de encontrar un paso que lo comunicara con el Atlántico —aunque sin éxito hasta el momento—, pero no habían explorado al norte de Monterrey, por lo que no sabían qué tan cerca estaban los rusos de su frontera ni si los ingleses habían fundado algún establecimiento. Sin embargo, para la corona española había llegado el momento de proteger la frontera noroccidental del virreinato de Nueva España de posibles invasiones extranjeras.[2]

El visitador general organizó una reunión en San Blas,[3] el 16 de mayo de 1768, con pilotos y oficiales, entre ellos Gaspar de Portolá

[2] Una explicación de los antecedentes y la entrada en Alta California se encuentra en Martha Ortega Soto, "Colonización de Alta California: Primeros asentamientos españoles", *Signos Históricos*, Departamento de Filosofía de la Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Iztapalapa, México, v. 1, n. 1, enero-junio de 1999, p. 85-103.

[3] Sobre las decisiones del gobierno imperial para proteger sus costas del Pacífico, véase Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

—nombrado primer gobernador de Alta California— así como fray Junípero Serra, quien sería el Padre Presidente de las misiones futuras. Se acordó realizar dos expediciones, una terrestre y otra marítima, las cuales se reunirían en la bahía de San Diego. Me ocuparé aquí de la segunda. El piloto Vicente Vila quedó al mando de la nave capitana llamada *San Carlos*. La acompañaría el paquebot *San Antonio*, alias *El Príncipe*, al mando del piloto Juan Pérez. Estos dos paquebotes zarparon de La Paz, en enero y febrero de 1769, respectivamente, ya que los abastecimientos que cargaban fueron recopilados en las misiones de Baja California, y cada uno navegó por separado. En marzo, una tercera embarcación, llamada *San José*, zarpó de Loreto y no se volvió a tener noticias de ella.[4]

José de Gálvez dispuso que las primeras misiones y los presidios de Alta California recibieran comida y enseres vía marítima: el *San Carlos* y *El Príncipe* fueron los paquebotes destinados para tal función. San Blas fue asignado como el puerto en donde se reunirían las provisiones y mercancías, de ahí zarparían los barcos abastecedores y arribarían al puerto de Monterrey. Esta fue la ruta marítima que surtió de efectos a los asentamientos —misiones, presidios y pueblos— de la provincia. Asimismo, ahí embarcaron los colonos, misioneros y oficiales que en el último tercio del siglo XVIII llegaron a Alta California. Aunque en 1773 el virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa quiso deshabilitarlo, las gestiones de Serra convencieron al virrey de lo contrario, pues el padre presidente argumentó que las rutas terrestres para comunicar a Alta California con otras provincias del virreinato serían más costosas para el Real Erario: tuvo razón. Además, los nativos que habitaban en la región del río Colorado se

Históricas/Instituto Mora, 2011, ils., cuadros y mapas (Serie Historia Novohispana, 87); sobre el puerto de San Blas véanse p. 161-166, 173-183 y 245-265.

[4] Salvador Bernabéu Albert y Martha Ortega Soto, "Indios y franciscanos en la construcción de la Alta California" en *Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América. Jornadas IV, V y VI (2008, 2009 y 2010)*, 2 v., Eduardo García Cruzado (coord.), España, Universidad Internacional de Andalucía/Ayuntamiento de Palos de la Frontera (Huelva), 2011, ils., p. 405-434; Francisco Palóu, *Relación histórica de la vida y apostólicas tareas del venerable padre fray Junípero Serra y de las misiones que fundó en la California septentrional, y nuevos establecimientos de Monterrey*, Miguel León-Portilla (prefacio e introd.), México, Porrúa, 1970, ils. y mapas ("Sepan cuántos...", 143), p. 49-52.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

resistieron a la colonización,[5] de manera que transitar de Alta California hacia Sonora o Nuevo México era arriesgado para los españoles; por tanto, la comunicación por tierra fue esporádica.[6] La colonización de Alta California no habría podido consolidarse sin la ruta marítima, de hecho, dependió de ella.

Entretanto, nuevas rutas de intercambio se desarrollaron en el norte del Pacífico, la población nativa fue proveedora de productos primarios, en algunos casos como pueblos colonizados y en otros como grupos que negociaban de manera autónoma. Después del tercer viaje al Pacífico realizado por James Cook entre 1776 y 1779, los ingleses descubrieron las pieles finas que podían obtener en las costas noroccidentales de América y en breve se beneficiaron de ellas. Así, con impulso ruso e inglés, se estructuró el tráfico peletero por el norte del Pacífico para abastecer los mercados chino y europeo. Desde el siglo IX los habitantes de los territorios que hoy constituyen la Rusia europea, iniciaron el comercio de pieles finas, las cuales tenían gran aceptación entre la nobleza europea. Asimismo, en Asia utilizar pieles de marta cibelina, zorro plateado y nutrias marinas, entre otras, en capas y sombreros, denotaba la jerarquía social de quienes las utilizaban; esta costumbre también arraigó en el imperio chino. Así, para los rusos del siglo XVIII no era novedad cuáles eran los mercados que demandaban pieles finas además del propio.[7]

Los ingleses pronto aprendieron el valor que dichas pieles tenían en China, el mercado más grande, y Europa. En la década de 1780 a 1790, los comerciantes de Nueva Inglaterra, que en esos años consiguieron su independencia de la corona británica, se incorporaron a este comercio. Los "bostonianos", como fueron conocidos,

[5] Mark Santiago, *Massacre at the Yuma Crossing. Spanish Relations with the Quechans, 1779-1782*, Tucson, The University of Arizona Press, 2010.

[6] Martha Ortega Soto, *Alta California: una frontera olvidada del noroeste de México, 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa/Plaza y Valdés Editores, 2001, ils., cuadros y mapas, p. 71-72.

[7] Para un estudio más detallado sobre estos mercados véanse: Martha Ortega Soto, *Origen de un imperio: cómo el Estado ruso llegó a la cuenca del Pacífico*, tesis de doctorado en Humanidades-Historia, México, Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Iztapalapa, 2014, mapas; y el ya clásico texto de Raymond H. Fisher, *The Russian Fur Trade, 1550-1700*, R. J. Kerner, G. H. Guttridge y F. L. Paxson (eds.), Berkeley y Los Angeles, University of California Press, 1943 (University of California Publications in History, XXXI).

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

también se interesaron en participar en los mercados del este de Asia, para lo cual necesitaban las pieles finas. Así, poco a poco la nueva ruta transpacífica dio lugar a la formación de una nueva región económica en el norte de dicho océano, a la que se sumaron los territorios costeños e isleños localizados en ella.[8]

En los últimos años del periodo colonial, Alta California empezó a recibir visitas de barcos extranjeros que recorrían sus costas tanto para obtener pieles de nutria marina como para conseguir abastecimientos. Como veremos en el siguiente apartado, este intercambio fue incrementándose durante el periodo mexicano.

La disolución del régimen colonial, 1800-1822

Desde finales del siglo XVIII, los barcos abastecedores que arribaban a Monterrey no satisfacían la demanda de manufacturas que había en la provincia. Por otra parte, los bienes agrícolas y ganaderos que los habitantes producían en abundancia tampoco se llevaban hacia otras provincias, ya que ni los barcos tenían el calado necesario para ello, ni eran necesarios en las provincias aledañas. Así, a pesar de que la producción rebasaba la demanda local, los vecinos carecían de vestido, calzado y comodidades porque sus productos se quedaban almacenados y no podían intercambiarlos por las manufacturas que requerían. Por ejemplo, los colonos no hacían ropa ni les gustaba la que se fabricaba en las misiones; aunque tenían con qué pagar por vestido a la usanza española, no lo adquirían porque los barcos abastecedores sólo llevaban prendas para el gobernador y los jefes de los presidios.

[8] La región de la cuenca del Pacífico norte comprende los territorios actuales de China, Corea, Rusia, Alaska, Canadá, Estados Unidos y México; contiene los archipiélagos de las Filipinas, Taiwan, Japón, Sajalín y las Kuriles; y como punto de enlace Hawai y las islas Marianas; véase Martha Ortega Soto, "Expansión rusa, preocupación novohispana por el litoral californiano e ingerencia angloamericana con sus proyecciones transpacíficas" en *Asia y* África *en América Latina: Memoria del Segundo Congreso de la Asociación Latinoamericana de Estudios Afroasiáticos, ALADAA, Paipa (Colombia), 6 al 10 de abril de 1981*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Ediciones "La rana y el águila", 1983, p.81-102.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La gran demanda de manufacturas era desventajosa para los colonos, pues aceptaban pagar precios altos por ellas y malbarataban sus productos.[9] En efecto, un artículo que se vendía en Alta California era, por lo común, 15% más caro que en el centro de Nueva España, esto debido tanto a las contribuciones a las que estaba sujeto como a los gastos de transportación que implicaba trasladarlo desde la capital del virreinato hasta la provincia norteña.[10] La situación era todavía más grave para los colonos, pues los barcos abastecedores tenían la obligación de atender primero a las peticiones de los misioneros y los presidiales.

En 1801, Juan Ortiz de Rosas le propuso al gobierno virreinal transportar carne de res de los ganados reales, en forma de tasajo, así como el sebo y el cuero, de Alta California hasta el puerto de San Blas, desde donde se colocarían en otras provincias novohispanas. A cambio, los colonos recibirían todo lo que necesitaran, transportado por los mismos barcos abastecedores. Para fomentar este intercambio, el gobierno no debería cobrar ni derechos de transportación ni aduanales, en ninguno de los dos casos. Por supuesto, Ortiz de Rosas quería que se le otorgara a él la concesión del intercambio marítimo. Aunque algunas de sus ideas fueron apoyadas por las autoridades del virreinato, no tenemos noticia de que se haya realizado este proyecto.[11] Es evidente que Ortiz desconocía la situación de la región, seguramente por ello su propuesta no cristalizó.

Juan José de Abascal, quien al igual que el anterior era comerciante en Guadalajara, se adhirió a la propuesta y añadió que se enviaran a Alta California dos mil pesos en moneda para estimular

[9] Informe de fray Isidro Alonso de Salazar al virrey Branciforte, México, 11 de mayo de 1796, Archivo General de la Nación (en adelante AGNM), México, *Californias*, v. 49, f. 195-196, 198v-200; Informe de Felipe de Goycoechea a la Real Hacienda, México, 23 de agosto de 1803, AGNM, *Californias*, v. 49, f. 452-456.

[10] "El virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, recopila en este difuso informe los sucesos ocurridos en la península de las Californias y departamento de San Blas, desde el año de 1789 [*sic*], proponiendo lo que considera conveniente", Carlos María de Bustamante, en Andrés Cavo, *Los tres siglos de Méjico durante el gobierno español hasta la entrada del ejército Trigarante*, Carlos María de Bustamante (notas y suplemento), Jalapa, Tipografía Veracruzana de A. Ruiz, 1870, p. 400; y Alta California, 1820, AGNM, *Californias*, v. 8, f. 87.

[11] José Ortiz de Rosas a Fernando de Abascal, Guadalajara, 23 de abril de 1801, AGNM, *Californias*, v. 17, f. 148-151.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el comercio, pues en la provincia privaba el trueque. Abascal era todavía más ambicioso, señalaba que como Alta California producía gran cantidad de cereales de buena calidad se le autorizara comerciar con Guatemala, Guayaquil, Panamá y Lima; desde luego, él se proponía como concesionario.[12] Pero el comisario de San Blas no se entusiasmó con las propuestas, sólo le parecía redituable que se llevaran a San Blas sebo, cuero y harina de trigo de Alta California, mercancías que tal vez se venderían en algún lugar del virreinato. Sobre el resto, opinaba que ese tipo de mercancías sobraban en el noroeste de Nueva España, por lo que nadie los compraría. No se ocupó de opinar respecto a otras regiones del imperio.[13]

Sin embargo, el fiscal de la Real Hacienda, de apellido Borbón, consideró aceptables las propuestas para aliviar la situación de los vecinos de Alta California e indicó al virrey que les comunicara a los comandantes de los barcos abastecedores que estaban obligados a transportar todos los productos que les fuera posible a San Blas.[14] Al parecer, el funcionario quería promover el crecimiento económico de Alta California para que la Real Hacienda invirtiera cada vez menos en sostenerla e incluso sacara beneficio de ella, pero no parecía dispuesto a comprender las declaraciones de quienes vivían en la región. Cuando José de la Cuesta solicitó, en 1802, participar en el mercadeo entre Alta California y San Blas a condición de que se le exentara el pago de fletes, la Real Hacienda negó el permiso.[15] De haberlo aceptado ésta hubiera absorbido el costo de los fletes. Aunque el fiscal buscaba alternativas para ahorrarle gastos a la corona, no entendía lo reducido que era el mercado en el noroeste novohispano y, en consecuencia, la dificultad para resolver el problema de abastecimiento en tanto no se permitiera que Alta California comerciara con otros puertos del Pacífico. En 1803, el virrey José de Iturrigaray ordenó que los barcos abastecedores, una vez cargados los

[12] Fernando de Abascal al señor intendente de Guadalajara, 28 de abril de 1801, AGNM, *Californias*, v. 17, f. 159v-161.

[13] Dictamen de José García Comisario de San Blas, 15 de julio de 1801, AGNM, *Californias*, v. 17, f. 163-167.

[14] Dictamen del Fiscal de Real Hacienda Borbón, México, 14 de septiembre de 1803, AGNM, *Californias*, v.17, f. 194v-199.

[15] Expediente sobre el comercio en Alta California, AGNM, *Californias*, v. 9, exp. 2, completo.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

efectos destinados a los presidios y misiones, aceptaran embarques de particulares en el espacio que les restara. La carga adicional pagaría los cargos por flete. Los barcos abastecedores también debían recibir carga extra al regresar de Alta California. Un año después, el 20 de abril, el mismo virrey publicó la decisión del rey de habilitar los puertos de Alta California como menores.[16]

También se hicieron intentos en la metrópoli por estimular el desarrollo económico de Alta California fomentando el comercio de la provincia con el resto del imperio. En 1794 la corona otorgó al consulado de Cádiz el privilegio de embarcar mercancías hacia Alta California sin pagar derechos aduanales; una concesión similar obtuvo Román Márquez al año siguiente. En 1806, Juan Pérez de Tagle, comerciante de Filipinas, consiguió permiso para comerciar entre esas islas y Alta California con la condición de beneficiar a todo el virreinato de Nueva España. Al parecer estas concesiones no fueron utilizadas, no he encontrado testimonios sobre mercancías enviadas por ninguno de dichos mercaderes a Alta California. En 1818, Fernando de la Sierra consiguió un privilegio similar a los descritos arriba y José Cenón adquirió otro en 1820. En 1821, fue emitida una orden real que exentaba del pago de derechos a todas las mercancías españolas que se embarcaran con destino a San Blas o a Alta California. El gobernador, José Joaquín de Arillaga, denunció que tales concesiones no se habían ejercido porque los comerciantes de Manila las bloqueaban.[17] No queda claro por qué el gobernador culpaba al consulado de Manila del fracaso de estas medidas pues el galeón tocó esporádicamente las costas de Alta California aunque es probable que la Real Compañía de Filipinas pugnara por conservar el monopolio del transporte en el galeón que arribaba a Acapulco.

De cualquier manera, hubo un incremento en el intercambio entre San Blas y Alta California. En el primer semestre de 1809 llegaron a San Blas, procedentes de Alta California, nueve barcos que llevaban harina, sebo, velas, cueros, jabones, queso, pieles de nutria

[16] Instrucciones al teniente de navío real Braulio Otalora y Oquendo, San Blas, 31 de mayo de 1803, AGNM, *Californias*, v. 17, f. 180-181v; y Comunicado de Iturrigaray, 1 de mayo de 1804, AGNM, *Californias*, v. 17, f. 200.

[17] Documento sin datos, AGNM, *Californias*, v. 61, f. 402-403; para el caso de Pérez de Tagle, véase AGNM, *Californias*, v. 17, exp.11, f. 338-411.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

y de oso, lana, salmón y pequeñísimas cantidades de oro y plata; como podemos observar, salvo las velas y los jabones todas eran materias primas. En ese mismo año, el gobernador de Las Californias reportó que se habían embarcado hacia San Blas 4 130 arrobas y 18 libras de cáñamo que la corona ordenó cultivar. El gobernador señalaba que 1 800 arrobas de cáñamo no se habían embarcado porque ya no había espacio en el barco. De San Blas zarparon hacia Alta California dos barcos que llevaron telas, porcelana, chiles, fresnos, arroz, azúcar, mezcal, vino y espuelas producidos en Nueva España, y algunos artículos europeos como telas, hierro, vino, libros y cuchillos.[18] Como se aprecia, todavía el intercambio entre Alta California y Nueva España era limitado e insuficiente.

En consecuencia, misioneros y vecinos acogieron con regocijo a los primeros comerciantes extranjeros que arribaron a las costas de Alta California. De manera que en los primeros años del siglo XIX surgió un incipiente intercambio entre los comerciantes que transitaban por el Pacífico y los habitantes de Alta California,[19] a pesar de que, según las leyes españolas, tales transacciones eran ilegales.

Cuando estalló el movimiento insurgente en 1810, la integración de Alta California al comercio transpacífico se aceleró. La guerra imposibilitó que llegaran las mercancías hasta San Blas para embarcarlas hacia Alta California;[20] por ende, los barcos abastecedores

[18] Humberto Tandron, *El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio, 1796-1821*, Susana Liberti (trad.), México, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1976, láms. (Serie Historia del comercio Exterior de México), p. 25-26; Informe de Arrillaga al virrey, Monterrey, 21 de diciembre de 1809, AGNM, *Californias*, v. 41, f. 225.

[19] Sobre los intentos que realizó la corona española para participar en el comercio de pieles finas en las rutas transpacíficas, véase Dení Trejo Barajas, "El océano Pacífico en el cruce de intereses imperiales. Una perspectiva desde la costa noroeste de la Nueva España al final del periodo colonial", en *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón (coords.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 363-381; y Ortega Soto, *Alta California*…, p. 174-185.

[20] Pedro Antonio Quixano Cordero al capitán del Regimiento de Dragones de Querétaro, José J. Ormechea, México, 7 de junio de 1812, AGNM, *Californias*, v. 37, exp. 7, f. 6; y Hubert Howe Bancroft, *California Pastoral, 1769*-1848, San Francisco, The History Company, Publishers, 1888, p. 465.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

dejaron de navegar a Monterrey. Ante tal situación los residentes locales no tuvieron más opción que mercar con los comerciantes extranjeros para comprar las manufacturas que deseaban. En otras palabras, el cese de la comunicación entre el virreinato y Alta California empujó a sus pobladores a incorporarse al comercio transpacífico y a crear intereses comunes con quienes participaban en él.

La insurrección en la América española propició que al mismo tiempo floreciera el intercambio de la provincia con el virreinato del Perú. Comerciantes limeños enterados de la apertura al comercio de los puertos de Alta California con otros puntos del imperio, llegaron desde 1813 buscando los productos pecuarios que el levantamiento en el virreinato del Río de la Plata les impedía adquirir en Chile. A través de este comercio los habitantes de Alta California compraron algunas manufacturas inglesas y asiáticas. En 1816, el virrey Félix María Calleja publicó un bando por el cual todos los puertos de Nueva España quedaron abiertos al comercio con las provincias españolas de América del sur. Los mercaderes podían introducir cualquier artículo extranjero siempre que probaran que había pasado por España[21] y, por lo tanto, pagado impuestos al imperio. Cuando la guerra se extendió al Perú este comercio fue interrumpido, y se reanudó en 1817.

En este periodo, las pieles finas eran el producto que más les interesaba a los comerciantes ingleses y estadounidenses y las conseguían cazando ellos mismos. Con el fin de obtener algún beneficio de la cacería de nutrias marinas, que de cualquier forma no podían impedir, los misioneros obligaron a los neófitos a cazarlas y algunos vecinos se sumaron a esta actividad; así tuvieron pieles para ofrecer a los extranjeros. Los residentes de Alta California adquirían a cambio ropa y aperos de labranza, entre una gran variedad de manufacturas.[22]

[21] Oficio del gobernador de California, 8 de julio de 1817, AGNM, *Californias*, v. 37, exp. 2, f. 109; Noticias que da el capitán maestro de la fragata *Cazadora* del estado en que se hallan los puertos de Alta California en el tiempo que permaneció en ellos Carlos García, Acapulco, 28 de septiembre de 1818, AGNM, *Californias*, v. 8, f. 69-70; Félix María Calleja, Bando, 12 de julio de 1816, AGNM, *Provincias Internas*, v. 2, f. 548; y Alfonso Trueba, *California: Tierra perdida*, México, Jus, 1958, mapas, v. II (Figuras y episodios de la historia de México, 47), p. 25.

[22] Velasco al virrey, México, 5 de junio de 1819, AGNM, *Californias*, v. 37, f. 391-392, 395-396; Arrillaga al virrey Pedro Garibay, Monterrey, 30 de diciembre

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los rusos también estaban interesados en conseguir pieles finas pero los productos que les interesaban principalmente eran los cereales y la carne para alimentar a los habitantes de América rusa.[23] Como no querían depender solamente de la producción de Alta California, en 1812 fundaron un establecimiento en la Bahía de Bodega al norte de los asentamientos españoles en la bahía de San Francisco.[24] Aunque legitimaron su pueblo al firmar un tratado de cesión de tierras con los nativos de la zona,[25] en términos de la política del periodo Fuerte Ross, como lo llamaron, fue una fundación ilegal. A pesar de que el gobierno español, y más tarde el mexicano, protestó porque los rusos se apoderaron de un pequeño territorio en Alta California, los pobladores mantuvieron muy buenas relaciones, pues ni los californios tenían las fuerzas militares necesarias para expulsar a los rusos ni éstos tenían la capacidad de ocupar un territorio mayor, de manera que no amenazaban a los poblados españoles.

Los rusos vendían a los californios algunas manufacturas y ofrecían servicios de mantenimiento para cualquier tipo de herramientas. A cambio, compraban trigo, que sólo podían adquirir en Alta California o en Chile. De hecho, gran parte de la producción de trigo de Alta California se consumía en América rusa. Tan beneficioso resultaba este intercambio para ambos que, cuando Las Cortes se reunieron en Cádiz en 1811, los habitantes de Alta California hicieron llegar su petición para que se legalizara.[26]

de 1808, AGNM, *Californias*, v. 62, f. 493; e Irving Berdine Richman, *California under Spain and Mexico, 1537-1847*, Nueva York, Cooper Square Publishers, 1965, planos, cuadros y mapas, p. 203-205.

[23] América rusa comprendía las islas Aleutianas y gran parte de la costa de Alaska.

[24] Kent G. Lightfoot, *Indians, Missionaries, and Merchants: The Legacy of Colonial Encounters on the California Frontiers*, Berkeley, Los Ángeles y Londres, University of California Press, 2006, ils., tablas y mapas.

[25] Diane Spencer-Hancock, William E. Pritchard, "Notes to the 1817 Treaty between the Russian American Company and the Kashaya Pomo Indians", Ina Kaliakin (trad.), *California History*, University of California Press/California Historical Society, San Francisco, San Marino y Los Ángeles, v. 59, n. 4, 1980-1981, p. 306-313.

[26] Richman, *California under Spain and Mexico*…, p. 216; C. Alan Hutchinson, *Frontier Settlement in Mexican California; The Híjar-Padrés Colony, and Its Origins, 1769-1835*, New Haven, Yale University Press, 1969, p. 27.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En conclusión, al consumarse la independencia de México ya estaban dadas las condiciones para que Alta California reforzara los lazos que la unían con el comercio transpacífico.

Alta California y el comercio transpacífico, 1822-1845

La independencia modificó la estructura comercial de todo lo que había sido el virreinato de Nueva España. En la primera mitad del siglo XIX el mercado interno casi no se desarrolló, en tanto que el comercio exterior encontró nuevas vías de crecimiento. Los comerciantes mexicanos se ligaron con casas comerciales foráneas que poco a poco se convirtieron en los centros financieros del país. Los diversos territorios que se sumaron al imperio mexicano, y después la República mexicana, tenían materias primas para participar en el comercio exterior.[27] En los primeros años del siglo XIX, los habitantes de Alta California se vincularon cada vez más con los comerciantes extranjeros que arribaban a sus puertos, al mismo tiempo que las condiciones económicas del país favorecieron que se redujeran sus relaciones con el resto del territorio nacional, a tal punto que la economía de Alta California se integró al comercio transpacífico.

La etapa de la historia de Alta California que arrancó en 1822 cuando las elites locales se adhirieron a la independencia de México, se caracterizó por un paulatino arraigo de intereses que los grupos de poder locales antepusieron a los intereses nacionales. En el caso del comercio exterior se aprecia con claridad dicho proceso. Al analizar las reglas que rigieron el comercio exterior en Alta California, se observa que prácticamente ignoraron la legislación que en la materia emitieron los gobiernos republicanos asentados en la ciudad de México. Alta California quedó integrada al pacto federal como territorio, por tanto debía gobernarla la federación. Ésta ordenó que el único puerto abierto al comercio exterior fuera Monterrey, donde se ubicó la aduana respectiva. Sin embargo, en la práctica, en San Diego, en la rada de San Pedro, en Santa Bárbara y en San Francisco

[27] *México en el siglo* XIX *(1821-1910). Historia económica y de la estructura social*, Ciro Cardoso (coord.), México, Nueva Imagen, 1980, cuadros, gráficas y mapas (Serie Historia), p. 37, 53-54, 169-170, 194-214 y 218-226.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

arribaban barcos extranjeros y ahí mismo se realizaban operaciones comerciales. Eso sí, en algún momento esos barcos anclaban en Monterrey y pagaban sus derechos aduanales, pero no puede precisarse si declaraban toda la mercancía que vendían en Alta California. Más aun, la mayoría de los barcos que fueron registrados por las autoridades no indicaban el precio de la carga que traían, de manera que no se sabe cuánto pagaron de impuestos y si pasaron por la aduana antes o después de hacer su recorrido por las costas de Alta California.[28] En 1837, la república centralista que se había instaurado algunos años antes ratificó que el único puerto de altura era Monterrey, por lo que esta única aduana cobró todos los derechos que se debían recaudar en el departamento de Alta California.

Respecto de los derechos de importación, el gobierno local —mismo que los propios californios[29] organizaron al margen de la legislación federal y al que tan sólo le cambiaron de nombre cuando se unieron a la república centralista—[30] se atribuyó la facultad de determinar el monto que debía pagarse. Por lo común se cobraba un 40% *ad valorem* de las mercancías que transportaba un barco, independientemente de las tarifas que marcaran los aranceles nacionales. En Alta California podía introducirse cualquier producto sin que se tomara en cuenta el origen del mismo, como los únicos ingresos con los que contaba el gobierno local eran los impuestos aduanales,

[28] La extensión del presente artículo no nos permite hacer una relación de los barcos cuya carga fue registrada ni de los que están reportados pero carecen de ese dato. La relación más completa del tráfico comercial la encontramos en Hubert H. Bancroft, *History of California*, en *The Works of Hubert Howe Bancroft*, San Francisco, Bancroft and Co. Publishers, 1885-1886, v. XIX-XXI, t. II-IV. También pueden consultarse los cuadros y gráficas incluidos en la investigación de Ortega Soto, *Alta California*…, p. 220-221, 227-229, 295, 298-306, 309-313, 390, 392-411.

[29] Los habitantes de Alta California, mestizos descendientes de los primeros colonizadores y de quienes llegaron después, se denominaban a sí mismos californios. Este es el gentilicio que aún conserva la historiografía mexicana y estadounidense para los mexicanos que vivían en Alta California; y el gentilicio californianos se utiliza para los habitantes de California, Estados Unidos. No deben confundirse con la designación que utilizaron los jesuitas para los nativos de la península de Baja California, pues son dos momentos históricos diferentes.

[30] Para un estudio sobre el gobierno local véase Martha Ortega Soto, "Autonomía política en Alta California: el papel de la Diputación, 1822-1845", en *Seminario de Historia de Baja California, Instituto de Investigaciones Históricas, 8° Memoria Ciclo de conferencias*, Ensenada, Seminario de Historia de Baja California, p. 3-24

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

acostumbraba otorgar facilidades con tal de recibir el pago. Daba, por ejemplo, plazos para cubrir los derechos aduanales, o aceptaba una parte del pago en moneda y otra en especie. A pesar de estas concesiones, los extranjeros se quejaban de que el monto de los derechos de anclaje y de importación era alto. Por eso, para abaratar el costo de las mercancías, era común el contrabando. Un barco pagaba sus impuestos en Monterrey y antes o después recorría las costas varias veces traficando un monto de mercancía mayor que el de los derechos pagados. Los propios californios participaban en el contrabando porque así compraban a precios menores, además de que lo recaudado sólo beneficiaba al grupo que controlaba el puerto de Monterrey. Un ranchero en San Diego, por ejemplo, prefería las mercancías de contrabando porque eran más baratas y así los políticos de Monterrey obtenían un menor monto de los impuestos de lo que vendía y lo que adquiría.[31]

En la década de los años veinte del siglo XIX, la cacería de nutrias declinó debido a la disminución del número de presas. Gradualmente, el sebo y los cueros de res, que tuvieron un gran mercado en Nueva Inglaterra, se convirtieron en las principales materias primas de exportación. Alta California también desempeñó un papel importante como punto de enlace en el comercio transpacífico. En efecto, la producción agropecuaria tan abundante abastecía de cereales y carne, para alimentar a la tripulación, a los barcos que navegaban por el norte del Pacífico. Los principales compradores fueron los barcos balleneros que navegaban por meses persiguiendo a sus presas. Durante los siguientes cinco lustros, Alta California exportó sebo y cereales para el Perú, cueros para Inglaterra y Nueva Inglaterra, sebo para las fábricas de velas en Nueva Inglaterra, cereales para los establecimientos rusos e ingleses en el noroeste de América, algunas pieles de nutria para el mercado chino y abastecimientos para los buques mercantes. A cambio, los californios adquirían ropa, artículos de ferretería, muebles, loza, aperos de labranza, libros, armas, pólvora y una gran cantidad de mercancías suntuarias de origen chino.[32]

[31] Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848*…, p. 470, 474, 478-479, 469 y 483.

[32] Para un estudio más detallado de cómo se tejieron estas redes comerciales, que terminaron favoreciendo a los estadounidenses y británicos, véase David Igler,

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En un principio, los centros de población que satisficieron las demandas de los comerciantes extranjeros fueron las misiones. Cuando éstas fueron secularizadas en 1833, el régimen de tenencia de la tierra cambió y surgieron los ranchos como las unidades productivas más importantes. Por lo tanto, la secularización de las misiones, el desarrollo de los grandes ranchos ganaderos y la demanda de sebo, cuero y cereales por los comerciantes extranjeros propiciaron la rápida transformación económica de Alta California a partir de la década de los años treinta del siglo XIX. La actividad agrícola, disminuida, subsistió en algunos poblados en los que se privilegiaba este tipo de producción. Además, los ranchos ganaderos reservaban parte de sus tierras para cultivar cereales. Así, en el período mexicano los rancheros se perfilaron como el grupo con mayor poder económico en Alta California, lo que a su vez reforzó su poder político. Esos grupos de poder eran los propietarios de enormes extensiones de tierra en donde se criaban cuantiosos hatos de ganado vacuno para satisfacer la demanda del comercio exterior.[33] Debe subrayarse que esta situación implicaba la subordinación de la economía de Alta California a las demandas del mercado exterior, por tanto, dependía de él.

En consecuencia, quienes en última instancia fueron los beneficiarios del comercio exterior de Alta California no fueron los californios, sino los comerciantes y armadores estadounidenses,[34] los bostonianos, pues desde la segunda década del siglo XIX fueron ellos quienes controlaron el comercio en el norte del Pacífico y, por ende, dominaban la economía de Alta California. Un barco que salía del

The Great Ocean: Pacific Worlds from Captain Cook to the Golden Rush, Estados Unidos de América, Oxford University Press, 2013.

[33] Fray José Señán a fray Bernardo del Espíritu Santo obispo [*sic*] de San Buenaventura, 16 de enero de 1823, Archivo del Sagrario del Arzobispado de Sonora, caja 25; Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848*…, p. 469, 470-471, 474, 476-477 y 482; y Robert G. Cowan, *Ranchos of California: A List of Spanish Concessions, 1775-1822, and Mexican Grants, 1822-1846*, Fresno, Academy Library Gild, 1956, mapas, p. 5-7, *passim*.

[34] Sobre las expectativas estadounidenses sobre su comercio en el Pacífico, y especialmente con China, véase Kariann Akemi Yokota, "Transatlantic and Transpacific Connections in Early American History", *Pacific Historical Review*, v. 83, n. 2 *Special Issue: Conversations on Transpacific History*, mayo de 2014, p. 204-219, disponible en https://www.jstor.org/stable/10.1525/phr.2014.83.2.204, consultado el 8 de agosto de 2017.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

puerto de Boston o de Salem, recorría el Atlántico en dirección sur, doblaba el Cabo de Hornos y navegaba rumbo al norte del Pacífico, en ocasiones se detenía en Chile, hasta llegar a las costas de Alta California. Una vez ahí, tocaba varios puertos y después zarpaba rumbo a América rusa donde vendía cereales de Alta California a cambio de pieles finas. Cuando el invierno se avecinaba, navegaba hacia Honolulu, en las islas Sandwich y pasado el invierno, se dirigían a China —los traficantes surcaban el Pacífico varias veces comunicando las costas de América con las de Asia—. Antes de regresar al Cabo de Hornos, paraba en Alta California para cargar provisiones y vender mercancías chinas, y después de cuatro o cinco años regresaba a Nueva Inglaterra.

Como podemos apreciar, la participación de los californios se limitaba a esperar a que los buques extranjeros llegaran a sus costas para comerciar. Esta situación los ponía en desventaja frente a sus contrapartes, ya que los precios de las mercancías los determinaban los extranjeros. Los californios aceptaban esta situación pues no realizaban navegación de altura, cuando mucho contaban con dos o tres pequeñas embarcaciones para el comercio de cabotaje, pero, en general, el intercambio entre los poblados de Alta California se hacía por tierra, a lomo de caballo y de burro. Por esta razón, el comercio de cabotaje también lo efectuaban las embarcaciones estadounidenses que no sólo enlazaban a los puertos de Alta California entre sí sino también con otros puertos del Pacífico de la República mexicana, como Mazatlán y Acapulco. Es decir, la República mexicana tenía el mismo problema que Alta California, no contaba con barcos mercantes. Si alguna embarcación mexicana lograba arribar a las costas de Alta California, recibía el mismo trato que un buque estadounidense o ruso, es decir, pagaba los mismos impuestos aduanales, como si fuera extranjero.[35]

[35] Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848*…, p. 475-480; Richman, *California under Spain and Mexico*…, p. 486; Benjamin Franklin Gilbert, "Mexican Alcaldes of San Francisco, 1835-1846", *Journal of the West*, Lorrin L. Morrison and Carroll Spear Morrison, Los Ángeles, v. II, n. 3, 1963, p. 250-253; José María Guzmán, *Breve noticia que da al Supremo Gobierno del actual estado del territorio de la Alta California y medios que propone para la ilustración y comercio en aquel país, el Guardián del Colegio Apostólico de San Fernando de México. Año de 1833*, México, Imprenta de la Águila, 1833, cuadro, *passim*.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Las casas comerciales que se establecieron en la región pertenecían a firmas extranjeras. En sus bodegas almacenaban parte de la producción de sebo y cueros y además financiaban a los rancheros y hasta al gobierno local, cuando era menester. Aunque los rancheros preferían tratar directamente con los capitanes de los barcos, muchas veces requerían mercancías en el lapso que mediaba entre el arribo de los barcos, de manera que los poblados más importantes de Alta California como Los Ángeles, por ejemplo, contaban con casas comerciales que pertenecían a las mismas firmas que fletaban los barcos que llegaban a sus costas. En 1821, se estableció en Alta California la primera firma comercial de origen inglés, la John Begg Company. Al año siguiente se estableció la Bryant and Sturgis Company en Boston. La mayoría de estos establecimientos eran administrados por inmigrantes extranjeros que se nacionalizaron y se casaron con mujeres de Alta California, emparentando con las familias importantes de la región. Ya fuera que las tiendas estuvieran administradas por extranjeros nacionalizados o pertenecieran a californios, las mercancías que vendían se adquirían de los comerciantes que llegaban a las costas de Alta California.[36]

El crédito era otro mecanismo mediante el cual los bostonianos controlaban el intercambio, como los californios solicitaban manufacturas que no fabricaban, pagaban altos precios por ellas. Con frecuencia no alcanzaban a sufragar el monto de todas las mercancías que compraban pues el sebo y los cueros los vendían muy baratos. Tanto los capitanes de los buques como los administradores de las tiendas, les fiaban para asegurarse de que les venderían su producción en el futuro. Sin embargo, los californios no se ocupaban de saldar sus deudas y comerciaban con el primer barco que avistaban,

[36] Doyce B. Nunis Jr., "Six New Larkin Letters", *Southern California Quarterly*, Historical Society of Southern California, California, v. 49, n. 1, marzo de 1967, p. 77; Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848*…, p. 288-289, 466-467; Richman, *California under Spain and Mexico*…, p. 265, 292-293; *Don Pío Pico's Historical Narrative*, Arthur P. Botello (trad.), Martin Cole y Henry Welcome (ed. e introd.), Glendale, The Arthur H. Clark Company, 1973; William Edward Petty Hartnell, *The Diary and Copybook of William E. P. Hartnell, Visitador General of the Missions of Alta California in 1839 and 1840*, Starr Pait Gurcke (trad.), Glenn J. Farris (ed.), Santa Clara y Spokane, The California Mission Studies Association/The Arthur H. Clark Company, 2004, ils., p. 15-22.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

por ello, era común que tres o cuatro capitanes fueran acreedores del mismo ranchero. Aunque esta situación propiciaba la competencia entre las firmas estadounidenses, también obligaba a los californios a incrementar su producción para poder pagar. Los rancheros también utilizaban el crédito ya que debían esperar la época de matanza para disponer del sebo y los cueros. Si algún barco llegaba en otro momento, preferían endeudarse antes que perder la oportunidad de adquirir exquisitas mercancías que demostraran su condición de grandes terratenientes.[37]

Aunque el comercio con los estadounidenses era el más importante para los californios, también floreció el comercio con los rusos. En los primeros años de la independencia el entonces gobernador, Luis Argüello, firmó algunos contratos con los rusos para unidos cazar nutrias en las costas de Alta California; los resultados fueron aceptables pero el número de presas disminuyó.[38] Sin embargo, el intercambio de productos agropecuarios era tan beneficioso para las colonias rusas que en 1836 el barón Ferdinand von Wrangel, quien acababa de ser relevado del cargo de gobernador de América rusa, promovió la firma de un tratado para legalizar y regular el comercio entre Alta California y América rusa. Wrangel solicitaba precios más bajos para los cereales y que sus barcos tuvieran acceso libre a los puertos mexicanos. A cambio, el barón ofrecía llevar niños de Alta California a las colonias rusas para capacitarlos en algunos oficios. A pesar de que Wrangel aseguró que el intercambio favorecería a

[37] Bancroft, *California Pastoral, 1769-1848*…, p. 470, 472, 475 y 484-485; Paul Bryan Gray, *Forster vs. Pico: The Struggle for the Rancho Santa Margarita*, Spokane, The Arthur H. Clark Company, 2002, ils., p. 15-98; Phillips, George Harwood Phillips, *Vineyards and Vaqueros: Indian Labor and the Economic Expansion of Southern California, 1771-1877*, Norman, The Arthur H. Clark Company, 2010, ils., cuadros y mapas.

[38] Raymond Kenneth Morrison, "Luis Antonio Argüello: First Mexican Governor of California. Part I", *Journal of The West*, Lorrin L. Morrison and Carroll Spear Morrison, Los Ángeles, v. II, n. 2, 1963, p. 193-202; y "Luis Antonio Argüello: First Mexican Governor of California. Part II", *Journal of The West*, Lorrin L. Morrison and Carroll Spear Morrison, Los Ángeles, v. II, n. 3, 1963, p. 196, 350 y 357; y Enrique E. Virmond, "California en 1831: Informe de E. Virmond a Lucas Alamán, California 1931", *Meyibó*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Centro de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, v. 1, n. 1, 1977, p. 64-72.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ambas partes, el gobierno mexicano no firmó ningún tratado porque el gobierno del zar no reconocía la independencia de México.[39] No obstante, el comercio continuó en la zona sin un acuerdo diplomático entre la República mexicana y el imperio ruso.

Como el transporte terrestre se hacía en carretas por caminos de brecha, los californios preferían esperar a que llegaran los barcos extranjeros para negociar directamente con ellos. Tampoco usaban los ríos como vías de comunicación. Tal vez por eso, los habitantes del norte y del sur de Alta California pugnaban porque sus respectivos puertos estuvieran abiertos legalmente al comercio exterior y se instalaran aduanas en ellos. Mientras que en Monterrey se pagaban los derechos aduanales, en San Diego se exportaban más cueros y sebo. Dada la situación surgió una lucha entre el grupo del sur y el del norte para que los comerciantes llegaran primero a sus puertos y así cobrar los derechos aduanales y obtener las mejores mercancías. El conflicto por la defensa de estos intereses económicos se expresó en la esfera política con la insistencia del grupo sureño de trasladar la capital territorial de Monterrey a Los Ángeles.[40]

Conclusiones

Como he mostrado en este trabajo, la historia de Alta California, desde su fundación y hasta el momento en que fue separada de la República mexicana en 1848, estuvo ligada al océano Pacífico. No pudo ser de otra forma en virtud de que la colonización en la época, española y mexicana, fue costera. Así, desde la colonización, los intereses locales de Alta California estuvieron estrechamente ligados al tráfico transpacífico, pues la ocupación fue el resultado de la presencia de navegantes rusos e ingleses en el norte del Pacífico. Después de la independencia, los gobiernos de la ciudad de México quisieron

[39] Ferdinand Petrovich von Wrangel, *De Sitka a San Petersburgo al través de México: Diario de una expedición (13-X-1835-22-V-1836)*, Luisa Pintós Mimó (pról. y trad.), México, Secretaría de Educación Pública, 1975 (Sepsetentas, 183), p. 109-110, 143 y 168.

[40] Guzmán, *Breve noticia que da al Supremo Gobierno*…, p. 8; Hutchinson, *Frontier Settlement in Mexican California*…, p. 138, 332-333; Nunis, "Six New Larkin Letters…", p. 75 y 77; Wrangel, *De Sitka a San Petersburgo*…, p. 20.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

disminuir el comercio que los californios realizaban con los extranjeros y, de ser posible, beneficiarse de él, pero los proyectos que idearon para crear vínculos entre Alta California y el resto de la república[41] fracasaron, ya que tanto ésta como la región carecían de la infraestructura requerida para la comunicación terrestre y marítima. A ello es menester añadir que la República mexicana tampoco tenía el desarrollo económico suficiente para facilitar la formación del mercado nacional.[42]

La situación de los bostonianos era diferente. En Nueva Inglaterra se estimuló el comercio transpacífico otorgando privilegios a los armadores y fletadores, pues los comerciantes presionaron al gobierno federal, a través de sus representantes en el Congreso, para que se apoyara el intercambio con Asia y se considerara a la costa del noroeste de América como territorio clave para lograr esa expansión comercial. A fin de asegurar el predominio de los Estados Unidos en el comercio transpacífico por el norte de la cuenca, los bostonianos consideraban urgente conseguir puertos en la costa americana. El que les pareció más adecuado fue el de San Francisco; por ello, desde los primeros años del siglo XIX los bostonianos apremiaron al gobierno federal para que delineara una política, en relación al norte del Pacífico, que tuviera ese objetivo. Paulatinamente, el interés de la gente de Massachusetts por llevar las fronteras estadounidenses hasta el Pacífico se extendió a todo el país, pues así los estadounidenses podrían desplegar una mejor ofensiva ante los ingleses, quienes a pesar de todo aún monopolizaban el comercio con Asia. Al mismo

[41] En 1827, la Junta de Las Californias propuso que se creara la Compañía Asiático-mexicana para que sustituyera a los estadounidenses en el tráfico entre Alta California y China, sugerencia que no se atendió; véase Junta de Fomento de Las Californias, México, 25 de junio de 1825, Archivo de Relaciones Exteriores de México, L-E-1099, f. 1-18. En 1834, el gobierno federal fundó la Compañía Cosmopolitana de Comercio que estaría encargada del comercio exterior de Alta California, pero nunca pasó del papel; véase "Reglamento para la Compañía Cosmopolitana protectora de la industria en Alta California", *El fénix de la libertad*, México, 13 mayo 1834, t. IV, n. 3, Biblioteca Nacional de México, México, Colección Lafragua, 308.

[42] Tadeo Ortiz, "Agricultura, industria y comercio, 1822", *México en el siglo XIX. Antología de fuentes e interpretaciones históricas*, Álvaro Matute (comp.), 3a. ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981 (Lecturas universitarias, 12), p. 99-100.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tiempo, los estadounidenses estarían en posición de neutralizar con éxito tanto a rusos como a ingleses en las costas del noroeste americano.[43] Las relaciones que los bostonianos tenían con Alta California les otorgaba prácticamente el control de San Francisco, pero la situación política les impedía disponer libremente de él. Como los californios dependían del comercio transpacífico, que los puertos de Alta California fueran el eje del mismo también era asunto tanto de su propio interés como del de los estadounidenses; mas la coincidencia de intereses no implicaba que los californios tuvieran intención de someterse al gobierno de los Estados Unidos. Sin embargo, el resultado de la guerra entre México y los Estados Unidos propició que los californios perdieran el control de su territorio al pasar a formar parte de la Unión Americana.

[43] Magdalen Coughlin, "Commercial Foundations of Political Interest in the Opening Pacific, 1789-1829", *California Historical Quarterly*, California Historical Society/University of California Press, California, v. 50, n. 1, marzo de 1971, p. 15-33.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

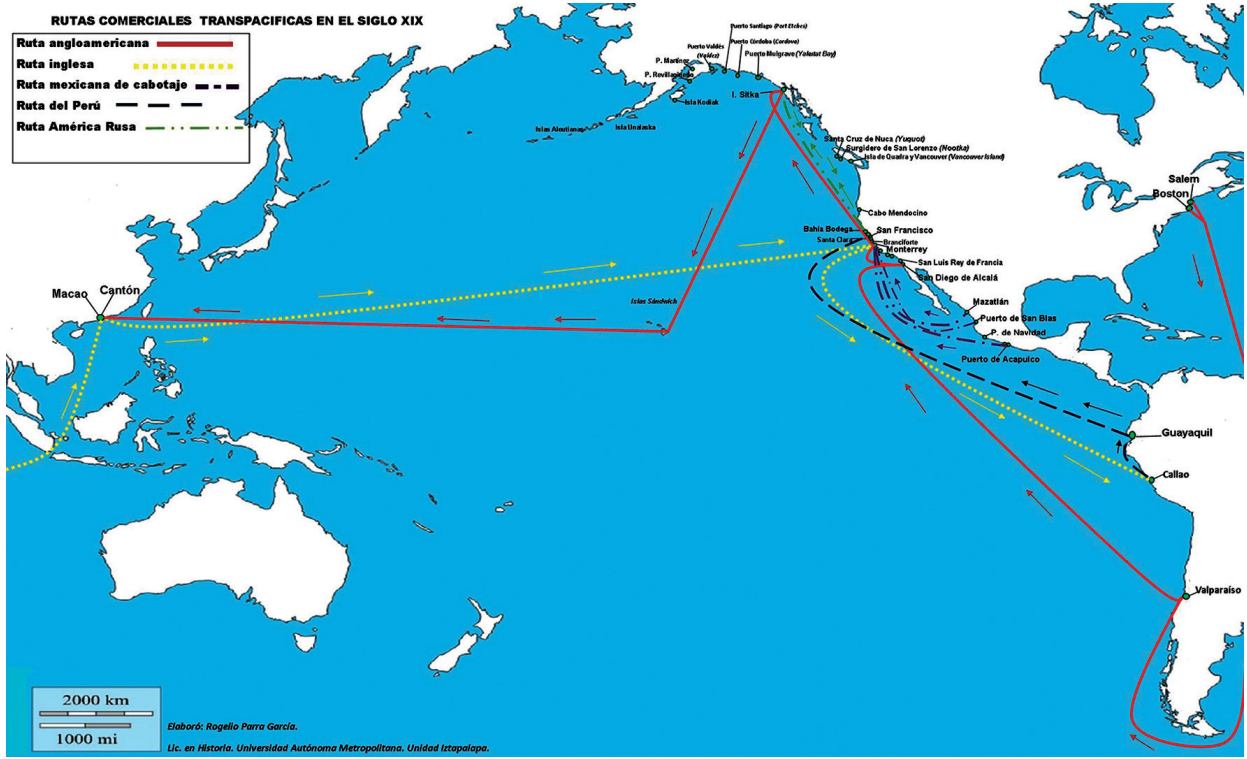


Figura 1. Rutas comerciales transpacíficas en el siglo XIX

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ISLAS BAJACALIFORNIANAS

METÁFORAS BORDEADAS ENTRE TIERRA Y MAR

Israel Baxin Martínez
Universidad Nacional Autónoma de México
Posgrado de Estudios Mesoamericanos
Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras

Preámbulo

A lo largo de la historia, las islas han estimulado el conocimiento, la imaginación y la creatividad humana. En islas reales se crearon teorías científicas (selección natural, biogeografía insular), mientras que, a partir de islas imaginarias se han planteado hipótesis relacionadas con la desaparición de mundos idóneos (Atlántida) o sobre lugares donde el equilibrio social es posible (Utopía), además de un sinfín de obras literarias y artísticas dedicadas o asociadas con este tipo de espacios navegables de manera literal y metafórica.

Las islas son, sin lugar a dudas "un universo más homogéneo y sencillo que los continentes, de forma que pueden evidenciar fenómenos biológicos con una claridad que sólo se obtiene en tubos de ensayo".[1] Sin embargo, el interés de su estudio como eslabones que pueden explicar el mundo, implica, más allá de la biología, aspectos que conciernen a los espacios insulares como territorios sociales en una interacción bidireccional entre el ser humano y su geografía entre tierra y mar.

Desde el punto de vista geográfico las islas son espacios perfectamente limitados, donde queda más clara la separación entre capas planetarias como litosfera, hidrosfera y atmósfera. Desde el punto de vista de su ocupación y habitabilidad, las islas son espacios

[1] José Fernández-Palacios y Carlos Morici (eds.), *Ecología insular*, Islas Canarias, Asociación Española de Ecología Terrestre/Cabildo insular de La Palma, 2004, p. 22.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

únicos, cada poblamiento es singular, la distribución de recursos naturales y las actividades económicas desprendidas de su extracción, varían de una isla a otra según el tiempo y el tipo de sociedades que las han ocupado, tanto en el sentido histórico como en la cronología particular.

Las islas son metáforas que revelan el mundo,[2] en ese sentido se requiere sistematizar su conocimiento por medio de la condición de insularidad, desprendida de factores geográficos como aislamiento relativo (lejanía), fragilidad ambiental, dependencia económica, así como escaso poder político en aquéllas de pequeña extensión.[3]

Investigadores desde diferentes disciplinas de las ciencias experimentales, las ciencias sociales o las humanidades han mostrado interés en estudiar la insularidad desde múltiples perspectivas. En 1982, el sociólogo Abraham Moles[4] propuso el término "nesología" para definir un área de interés particularizado en las islas, que ha sumado, durante más de tres décadas, autores y enfoques pluridisciplinarios desde la visión de los isleños y para los isleños.[5]

Los estudios sobre islas en México son apenas incipientes y de esa situación se desprende el interés e inquietud para realizar aportaciones sobre espacios insulares de pequeña extensión y con pocos habitantes, así como para contar con casos de estudio que brinden información cualitativa acerca de las poblaciones isleñas y su interacción con los entornos donde acontece su vida cotidiana y desarrollo comunitario. Se hace entonces evidente la necesidad de rescatar el estudio de las poblaciones isleñas de México desde la Geografía humana, enfatizando la huella que las sociedades han dejado en los espacios insulares.

Se exponen, como casos documentados dentro de una línea de investigación geográfica, cuatro espacios insulares próximos a la península de Baja California: Cedros, San Marcos, El Carmen y San José,

[2] Joël Bonnemaison, "Vivre dans l'île", *L'espace géographique*, Institut de Géographie, París, t. XIX-XX, n. 2, 1991, p. 125.

[3] Stephen Royle, *A Geography of Islands. Small Island Insularity,* Londres, Routledge, 2001, p. 42-65.

[4] Abraham Moles, "Nissonologie ou science des îles", *L'espace géographique*, Institut de Géographie, París, v. XI, n. 4, 1982, p. 281-289.

[5] Godfrey Baldacchino, "Studying islands: on whose terms?", *Island Studies Journal*, v. 3, n. 1, 2008, p. 37-56.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que cuentan con algún nivel de ocupación desde el siglo XX debido a la extracción de recursos naturales en un contexto de vida litoral.

Del litoral al espacio insular

Más que una línea costera, el litoral se ha entendido de manera más amplia y completa como el área de contacto entre una tierra más o menos grande y un mar más o menos vasto que se yuxtaponen; se trata de un espacio de contraste entre dos conjuntos particulares. Se calcula que el litoral mundial ronda entre 380 000 y 400 000 km, lo cual equivale a diez veces la circunferencia terrestre y a la distancia que hay entre la Tierra y la Luna.[6] En México, el litoral lineal alcanza una extensión de 11 000 km, de los cuales 3 000 corresponden a la península de Baja California y mil al conjunto de islas nacionales.

En el litoral, las características ambientales han permitido a los grupos humanos adaptarse y establecer actividades de subsistencia alrededor del agua oceánica que, paradójicamente, aunque es abundante no se puede consumir debido a su nula potabilidad, pero que a cambio le brinda otro tipo de posibilidades como la pesca, actividad primaria junto a las agropecuarias y forestales.

Entre las actividades económicas más típicas de litoral se encuentran las pesquerías, a las cuales se les agrupa como actividades haliéuticas, las cuales pueden ir desde aquellas tradicionales que capturan peces de escama o crustáceos en la columna de agua, hasta las que extraen organismos bentónicos, es decir, aquellos que viven en el sustrato y que suelen recolectarse por medio del buceo, por ejemplo los erizos, pepinos de mar y las langostas.

En lo que concierne a la vida económica de los litorales, además de la pesca, se ha desarrollado en algunas etapas históricas la extracción de guano, abono depositado por las aves marinas así como la recolección de sal. A la explotación de salinas se le califica como "la forma más antigua de agricultura del mar, en el sentido de que intervienen la naturaleza del suelo, el clima y las posibles calamidades, además de la presencia de una mano de obra complementaria en el

[6] Yves Lacoste, "Littoral, frontières marines", *Hérodote*, La Découverte, París, n. 93, 1999, p. 7-8, 12.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

momento de la recolección".[7] Con el paso de los años las actividades salineras tradicionales se han visto desplazadas por las grandes industrias que con el uso de la tecnología favorecen mayores producciones.

El litoral como espacio de acción de algunos grupos humanos ha sido poco analizado desde las categorías teóricas de las ciencias sociales. Recientemente algunos autores comenzaron a abordar un concepto de singular interés: el *maritorio* (análogo a territorio), que incluiría al litoral y a los espacios marinos contiguos. Así, denominan maritorio como concepción de magnitud de mar, de área geográfica que conjuga: la comunicabilidad, la riqueza, la adversidad y las energías,[8] en sentido político podría considerarse análogo al mar territorial de 12 millas náuticas o en el aspecto social como sistema patrimonial de rutas y trayectorias costeras de colectividades humanas.[9] Sin embargo, el neologismo en lengua española no es aún del todo aplicado entre las ciencias sociales, como la geografía humana, de ahí que siga siendo más usual el término litoral para referir a la "tierra firme" sin sus inmediaciones marinas como un conjunto.

Los litorales son diversos en su densidad poblacional, en algunas zonas del mundo son espacios contenedores de grandes ciudades y puertos, mientras que en otras hay localidades puntuales y pequeñas con escasos habitantes, caso de muchas islas con una huella humana más o menos evidente, más o menos dispersa.

Isla y espacio insular deben diferenciarse para un estudio geográfico ya que no necesariamente son sinónimos. La definición enciclopédica de isla guarda cierta ambigüedad al referir a "una porción de tierra rodeada de agua por todas partes", por lo que por sí misma representaría un rasgo orográfico, donde se pueden estudiar primordialmente los procesos geológicos, climáticos y biogeográficos. Una isla ocupada para brindar un beneficio económico, o habitada de manera permanente, sería propiamente un espacio insular. El espacio

[7] Henri Nonn, *Geografía de los litorales*, Madrid, Akal, 1987, p. 107.

[8] Escuela de Arquitectura UCV, "Maritorios de los Archipiélagos de la Patagonia Occidental", en *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura, Universidad Católica de Valparaíso*, Santiago de Chile, Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas, 1971, p. 2.

[9] Francisco Ther, "Configuraciones del tiempo en el Mar interior de Chiloé y su relación con la apropiación de los territorios marítimos", *Desenvolvimiento e Meio Ambiente*, Universidade Federal do Paraná, Paraná, n. 23, 2011, p. 69.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

insular tiene la peculiaridad de soportar tres categorías principales: la posición, la extensión y las sociedades humanas. La apropiación de recursos por dichas sociedades sólo es viable si el espacio insular puede ser habitado de manera permanente o temporal,[10] tales condiciones también justifican la anexión de zonas marítimas con jurisdicción "territorial".

Para la Unión Europea una isla es una extensión terrestre de al menos un kilómetro cuadrado, habitada permanentemente por una población significativa (superior a 50 habitantes, de lo contrario se trata de un islote), separada del continente por una extensión mínima de agua de un kilómetro.[11] Con el concepto de la Unión Europea, se confirma la idea de la geógrafa Françoise Péron: una isla es el caso más extremo de las características litorales y una verdadera isla es una isla habitada, que no se puede concebir sin la sociedad que la ocupa.[12]

Aunque no son abundantes, los estudios centrados en islas como espacios particulares en lo físico y en lo social con un enfoque geográfico, han sido generados principalmente en países de habla francesa (*nissonology*) e inglesa (*nissology*, *geography of islands*). Algunos estudios relevantes en habla hispana provienen de Chile y de las Islas Canarias, España.[13]

En México parece imperativo definir una línea de investigación en materia insular desde la geografía humana debido a las posibilidades de su estudio que contrastan con la escasez de sus fuentes. Se ha identificado un corpus de obras dedicadas a las islas mexicanas desde las ciencias sociales, con 82 fuentes publicadas entre el siglo XX y los primeros quince años del siglo XXI, la mayoría realizados a

[10] Jesús Macías, *La isla Isabela, Nayarit: estudio geográfico de un espacio insular*, tesis de licenciatura en Geografía, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 1979, p. 25-29.

[11] François Taglioni, "Les petits espaces insulaires face a la variabilité de leur insularité et de leur statut politique", *Les Annales de géographie*, Armand Colin, París, t. 115, n. 652, 2006, p. 4.

[12] Françoise Péron, "Les îles: cas particuliers des relations espace et sociétés sur les littoraux", en Jacques Marcadon, *et al*., *L'espace litoral: Aprocche de géographie humaine*, Rennes, Presses Universitaires, 1999, p. 160, 195

[13] Dirk Godenau y Raúl Hernández, "Insularidad: un concepto de relevancia analítica", *Estudios regionales*, Universidad de La Laguna, Tenerife, n. 45, 1996, p. 177-192.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

modo de casos de estudio sin una sistematización teórica.[14] Esta situación brinda un área de oportunidad para la generación de un conocimiento orientado hacia los espacios insulares de México desde la geografía.

Espacios insulares de México

Desde su historia precolombina, el territorio que hoy conocemos como México no se ha caracterizado por tener grandes asentamientos en la zona costera. Durante la etapa de conquista hubo sitios estratégicos en el litoral, "punto de anclaje de la penetración política y económica",[15] que permitieron la entrada de los españoles. Un ejemplo es Veracruz, que se convirtió en uno de los puertos clave del comercio virreinal y aún en el tiempo actual tiene una gran importancia económica. Sin embargo, a lo largo de la historia nacional, los asentamientos litorales en México han sido secundarios, como incluso lo demuestra la distribución de la población en la actualidad: en los municipios costeros del país se concentra apenas el 15% de los habitantes nacionales a pesar de tratarse de un perímetro de unos 11 000 km, repartido entre 17 entidades.

La cifra de la población insular se encuentra muy por debajo de esta proporción. De acuerdo con cifras de la Asociación Nacional de Municipios Insulares en México hay 82 islas habitadas, que suman una población aproximada de 300 000 habitantes, repartidos en 29 municipios del país,[16] tan sólo en tres de ellos vive el 90% de los isleños. Las cifras redondeadas del Censo de Población y Vivienda 2010, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, indican que en Isla del Carmen (Campeche) hay 170 000 habitantes, mientras que en Cozumel y en Isla Mujeres (ambas en Quintana Roo) hay 80 000 y 12 000 habitantes, respectivamente; las tres se encuentran

[14] Israel Baxin, *Geografía histórica de las islas habitadas en el Mar de Cortés (San Marcos, El Carmen, San José)*, tesis de maestría en Geografía, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 2015, p. 48-53.

[15] Nonn, *Geografía*…, p. 97.

[16] Evlyn Cervantes, "Piden atender rezago en islas", *Reforma*, 24 de abril de 2016, disponible en: http://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=826610, consultado el 26 de abril de 2016.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ubicadas en el litoral del golfo de México y el mar Caribe. Cozumel y Mujeres han desarrollado su economía a partir de las actividades turísticas y sus visitantes anuales rebasan por mucho a la población local, lo que genera cambios en la forma de vida, antes tradicional.

Por el contrario, las islas habitadas del Pacífico mexicano tienen poblaciones reducidas y por ese motivo no se cuenta con una atención centrada en ellas, debido a que podrían parecer poco significativas desde el punto de vista cuantitativo, esa situación ha protegido en cierta medida a sus ecosistemas y comunidades. Un caso excepcional es el del penal federal establecido en la isla María Madre, de 1905 a 2019,[17] que no fue propiamente una población civil, sino una de reos, llevados hasta ahí para su reinserción social.

De acuerdo con resultados preliminares del "Catálogo sobre el territorio insular mexicano", esfuerzo interinstitucional aún inédito coordinado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía,[18] en el país habría 4 111 elementos insulares (islas, islotes, cayos y arrecifes). La superficie oficial de las islas mexicanas suma 5 127 km^2 (0.27% del territorio nacional), de dicha extensión sólo las diez islas más extensas (cuadro 1) sumarían tres cuartas partes del total, por lo que es evidente que la mayoría de los elementos insulares, al no agruparse, tienen una superficie muy pequeña, poco significativa a nivel territorial. Destaca que siete de las diez islas más extensas del país, bordean la península de Baja California.

A nivel cualitativo, cabe destacar que las islas en México y los espacios insulares (ocupados y/o habitados) se encuentran fuera del imaginario colectivo, pocos son los nombres de islas recordados por los mexicanos y mucho menos la asociación de los recursos naturales que hay en estos espacios así como información sobre las poblaciones que las habitan.

[17] Diario Oficial de la Federación, "Decreto por el que se desincorporan del Sistema Federal Penitenciario los Centros Federales de Readaptación Social que se indican, ubicados en el Complejo Penitenciario Islas Marías" (8 de marzo de 2019), disponible en: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5552278&fecha=08/03/2019, consultado el 5 de octubre de 2019.

[18] Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "Estadísticas a propósito del día internacional de la diversidad biológica (22 de mayo de 2014)", disponible en: http://www.inegi.org.mx/inegi/contenidos/espanol/prensa/contenidos/estadisticas/2014/biodiversidad0.pdf, consultado el 23 de mayo de 2014.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Cuadro 1
LAS DIEZ ISLAS MÁS EXTENSAS DE MÉXICO

Isla	*Entidad*	*Extensión (km²)*	*Ubicación*	*Población (2010)*
Tiburón	Sonora	1 198	Golfo de California	Deshabitada
Ángel de la Guarda	Baja California	930	Golfo de California	Deshabitada
Cozumel	Quintana Roo	467	Mar Caribe	79 535
Cedros	Baja California	346	Océano Pacífico	2 042
Magdalena	Baja California Sur	284	Océano Pacífico	ND
Guadalupe	Baja California	243	Océano Pacífico	92
Santa Margarita	Baja California Sur	215	Océano Pacífico	156
San José	Baja California Sur	181	Golfo de California	23
El Carmen	Baja California Sur	142	Golfo de California	4
María Madre	Nayarit	140	Océano Pacífico	2 788

ND = Sin datos disponibles. La isla Magdalena presentaba 48 habitantes en 2005.
FUENTE: Elaboración propia con base en CONABIO, 2007, e INEGI, 2016.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por otra parte, en el territorio insular hay una serie de ambigüedades jurídicas debido al reconocimiento constitucional de la federación y de las entidades. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 en el artículo 42, fracción II reconoce a las islas, arrecifes y cayos como parte del territorio nacional (como ocurría ya en el mismo artículo de la Constitución de 1857), mientras que en el artículo 48 enuncia que "el territorio insular estará bajo la dependencia del Gobierno de la Federación con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados".[19] El anterior es el caso de entidades como Sonora, Campeche y Veracruz, sin embargo, otros de fundación posterior a 1917 como Baja California (1952), Quintana Roo (1974) y Baja California Sur (1974), aunque también estipulan en sus constituciones el reconocimiento de determinadas islas como parte integrante de sus entidades, por sus fechas de creación, contradirían al artículo antes citado.

En relación con lo anterior, cabe destacar la necesidad de regular la situación jurídica de las islas mexicanas, con base en la experiencia de dos sucesos históricos. En el siglo XIX se perdió el Archipiélago del Norte (hoy Channel Islands), frente a California, territorio que no había sido vendido a Estados Unidos junto con el territorio continental "cedido" en la guerra de 1848 y que, de acuerdo con algunos estudios jurídicos, habrían sido ocupadas de manera arbitraria.[20] Por otra parte, el artículo 42 de la Constitución de 1917 tuvo una reforma publicada el 10 de enero de 1934 en el que se suprimió de su texto en la fracción II, el nombre de la isla Clipperton o de la Pasión, debido a que tres años antes se había dado a conocer el Laudo arbitral del rey Victor Manuel III que otorgaba a Francia la soberanía sobre ese atolón, que había pertenecido a Nueva España,[21] de este modo sólo se reconoce como islas oceánicas pertenecientes al país y alejadas del litoral a Guadalupe y las Revillagigedo.

[19] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/htm/1.htm, consultado el 18 de mayo de 2016.

[20] Jorge Vargas, *El Archipiélago del Norte, ¿territorio de México o de los Estados Unidos?*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores/Fondo de Cultura Económica, 1993.

[21] Xóchitl Garmendia, "Patrimonio nacional. Islas, patrimonio insular mexicano", en *Praxis de la Justicia Fiscal y Administrativa*, México, Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa, 2010, p. 70-71.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Dar a conocer las islas integrantes del territorio mexicano en diversos ámbitos, comenzando por el académico, es un paso para su reconocimiento y para el respaldo jurídico de sus ocupantes, quienes han generado historias locales y regionales de interés en espacios al margen de los mapas y de la propia historia nacional. Se tomarán como ejemplos algunas islas de la región de Baja California, que pueden destacar o no entre las islas más grandes y más habitadas, pero que es necesario incorporar en el imaginario de los mexicanos.

Poblaciones insulares en Baja California

La península de Baja California, a pesar de haber sido explorada desde la primera mitad del siglo XVI ha tenido un aislamiento relativo respecto al territorio continental y al centro político y económico de México. Durante una temporalidad entre los siglos XVI y XVIII se creyó que esta península era un conjunto de islas, las Californias, como lo hacen constar diversas crónicas y cartografía virreinal y de diversos orígenes. Aunque oficialmente, con la correspondencia y los mapas de Eusebio Kino en 1702[22] y la cartografía realizada por Consag en 1747 se oficializó la peninsularidad de California,[23] aún hubo mapas que la representaban como una gran isla al poniente del Mar de Cortés, por lo que el imaginario resultaba difuso de unas fuentes a otras.

Por su parte, la demografía bajacaliforniana tuvo peculiaridades en las diferentes etapas históricas: los poblamientos precolombinos fueron mayormente de cazadores y recolectores seminómadas. Durante el virreinato se congregó a los tres grupos étnicos originarios: cochimíes, guaycuras y pericúes, en las llamadas misiones y, hasta avanzado el siglo XVIII, y viéndose sumamente reducidos los grupos indígenas, comenzó una ocupación del territorio peninsular relacio-

[22] Ernest Burrus, *Kino escribe a la Duquesa: correspondencia del P. Eusebio Francisco Kino con la Duquesa de Aveiro y otros documentos*, Madrid, Porrúa Turanzas, 1964, p. 2-3.

[23] Mirela Altic, "Ferdinand Konscak. Cartographer of the Compañía de Jesús and his Maps of Baja California", en *History of Cartography*, Elri y Imre Demhardt (eds.), Berlín, Springer, 2012, p. 17.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

nada con la extracción de recursos naturales —sobre todo minerales y marítimos— entre los que destacaron los placeres perleros.

Entre las islas bajacalifornianas, pocas conservan vestigios arqueológicos que dan cuenta de una ocupación temprana, es el caso de Cedros, poblada por indígenas cochimíes y Espíritu Santo, ocupada por pericúes isleños. De acuerdo con los arqueólogos que las han estudiado con mayor profundidad,[24] estas dos islas podrían dar la clave de una teoría alternativa del poblamiento de América por la vía marítima.

Pocas islas se encontraban pobladas cuando, entre 1633 y 1636, el español Francisco de Ortega exploró el mar de Cortés y definió su toponimia, sobre todo la de aquéllas en la costa suroccidental. Entre las islas que Ortega encontró habitadas estaban Cerralvo, Espíritu Santo, San José, Carmen y San Sebastián, esta última es posible que sea la actual San Lorenzo.[25] A finales del siglo XVII, los jesuitas de la misión de Loreto descubrieron la riqueza de las salinas, en la isla El Carmen, explotadas durante el periodo novohispano, situación que permitió su ocupación, primero intermitente y después el establecimiento definitivo de un pequeño pueblo a finales del siglo XIX.

Ya en el siglo XX, pocas islas bajacalifornianas, tanto en la costa occidental como en el golfo de California se poblaron de manera permanente para que sus ocupantes cumplieran funciones específicas como la extracción de recursos minerales (Cedros, Santa Margarita, San Marcos, El Carmen, San José) o pesqueros (Guadalupe, Cedros, Natividad, Magdalena, San José, El Pardito), el mantenimiento de faros (San Martín, San Benito) o el resguardo de la soberanía (Coronado, Guadalupe, Santa Margarita) (figura 1).

[24] Matthew Des Lauriers, "Terminal Pleistocene and Early Holocene Occupations of Isla de Cedros, Baja California", *Journal of Island and Coastal Archaeology*, Taylor and Francis (Routledge), v. 1, n. 2, 2006, p. 259; Exequiel Ezcurra, Harumi Fujita, Enrique Hambleton y Rodolfo Ogarrio, *Isla Espíritu Santo. Evolución, rescate y conservación*, Japón, Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, 2002, p. 38-50.

[25] Miguel León-Portilla, "El ingenioso Francisco de Ortega, sus viajes y noticias californianas 1632-1636", *Revista de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 3, n. 3, 1970, p. 36.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los registros documentales sobre las localidades insulares en el siglo XX son pocos pero de gran valor cualitativo, como el ensayo monográfico del geógrafo Bibiano Osorio sobre la Isla de Cedros del año 1948;[26] los reportajes escritos en 1951 por Fernando Jordán sobre Guadalupe, Cedros, San Benito y Santa Margarita en la costa occidental de Baja California[27] y sobre las islas San Marcos, Carmen, San José y El Pardito en el *Mar Roxo de Cortés*;[28] así como la exploración del geógrafo Ángel Bassols a Baja California, donde escribe la situación del yacimiento y el pueblo de San Marcos en 1958,[29] pero también sobre los recursos y el paisaje insular de los Puertos Cortés y Alcatraz en Santa Margarita.[30]

Los estudios anteriores permiten realizar una comparación cualitativa de algunas localidades insulares sobre las situaciones pasadas con las actuales. La realización de trabajo de campo en cuatro islas bajacalifornianas, como parte de la investigación de dos tesis, en Cedros (en 2009) y en San Marcos, El Carmen y San José (en 2013) se expone en el siguiente apartado.

Casos de estudio

En 2010 y 2015 se dieron a conocer dos investigaciones de tesis enmarcadas en la Geografía humana, una en el área cultural y otra en el área histórica. Éstas alcanzaron como objetivos primordiales la contextualización de las poblaciones isleñas como formas particula-

[26] Bibiano Osorio, "La Isla de Cedros, Baja California: ensayo monográfico", *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, Cultura, México, t. LXVI, n. 3, 1948, p. 319-402.

[27] Fernando Jordán, *El otro México. Biografía de Baja California*, México, Secretaría de Educación Pública, 1987.

[28] Fernando Jordán, *Mar Roxo de Cortés. Biografía de un golfo*, México, Secretaría de Educación Pública/Universidad Nacional Autónoma de Baja California, 1995.

[29] Ángel Bassols, *Los aspectos geoeconómicos y humanos de la exploración en el territorio de Baja California*, México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1959, p.126-127.

[30] Héctor Mendoza y Karina Bustos, "La Baja California inventada: visiones sobre un territorio mexicano a mediados del siglo XX", *Investigaciones Geográficas*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, México, n. 86, 2015, p. 107.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Cuadro 2
DATOS GEOGRÁFICOS DE LOS ESPACIOS INSULARES ESTUDIADOS

	Cedros	*San Marcos*	*El Carmen*	*San José*
Coordenadas	28°22'N-115°15'W	27°11'N-112°04'W	25°55'N-111°10'W	25°03'N-110°40'W
Superficie	346 km^2	29 km^2	151 km^2	181 km^2
Municipio y entidad	Ensenada, Baja California	Mulegé, BCS	Loreto, BCS	La Paz, BCS
Distancia a su cabecera municipal	445 km	30 km	25 km	107 km
Distancia a la península de Baja California	24 km	6 km	8 km	5 km
Localidad más próxima	Isla Natividad, BCS (16 km)	San Bruno, BCS (6 km)	Puerto Escondido, BCS (8 km)	San Evaristo, BCS (7 km)
Altitud máxima	1 300 msnm	300 msnm	330 msnm	633 msnm
Población actual	2042 (2010)	394 (2010)	6 (2013)	15 (2013)
Población máxima	Se estiman 7 000 habitantes en las décadas de 1970-1980.	758 (1997)	400 (1950)	125 familias a fines del siglo XIX
Densidad de población	5.9	13.6	0.04	0.08
Propiedad	Federal	Federal (ANP), concesionada a COMSA	Privada (dentro de dos ANP)	Privada (dentro de una ANP)
Actividades económicas	Pesca de abulón y langosta (Sociedad cooperativa) Exportación de sal	Minería: extracción de yeso	Salinas, turismo cinegético (borrego cimarrón)	Pesca ganadería caprina

ANP = Área Natural Protegida; BCS = Baja California Sur
FUENTE: Elaboración propia con base en Baxin, *Geografía histórica…;* COMSA, *Isla San Marcos: una empresa…*; Google Earth, 2016; Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2016; Jordán, *Mar Roxo*...

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

res de vida litoral dentro de la diversidad cultural de México y el registro de la ocupación humana vinculada con la extracción de recursos naturales y el arraigo respecto al espacio insular.

Las visitas a campo a las cuatro islas permitieron confirmar la trascendencia de las localidades insulares desde el punto de vista cualitativo ya que cada poblamiento tiene una historia particular que se relaciona con el recurso natural explotado y con su vinculación o falta de accesibilidad en los ámbitos regionales. En el cuadro 2 se exponen los datos geográficos generales de los casos de estudio. En los siguientes incisos se realizará una reseña general de los aspectos más destacados de cada isla de acuerdo con las investigaciones realizadas, que se complementan con algunos testimonios recogidos en el trabajo de campo para dar voz a algunos habitantes contemporáneos o conocedores de las realidades isleñas.

a) Isla de Cedros: *Huamalguá* ("Isla de las neblinas" o "La casa de la niebla") se encontraba poblada por indígenas cochimíes al momento del primer contacto europeo, cuando la expedición que encabezaba Francisco de Ulloa en 1540 alcanzó los 28° de latitud en la costa occidental de Baja California. Se calificó a los indígenas como "belicosos" pero los exploradores también notaron que eran hábiles navegantes[31] y de esa visita trascendió el nuevo topónimo de Isla de Cedros para las crónicas y la cartografía virreinal. A pesar del primer contacto con los europeos, el grupo étnico de los isleños permaneció en su lugar de origen durante casi dos siglos más, hasta que el jesuita Sigismundo Taraval de la misión de San Ignacio Kadakaamán los convenció de ser congregados y evangelizados en la península, de acuerdo con la crónica de Miguel Venegas.[32]

Una vez desocupada de su población autóctona, la isla permaneció sin habitantes fijos hasta el finales del siglo XIX pero no dejó

[31] Miguel León-Portilla alude a la relación original de Francisco Preciado, el piloto mayor de la expedición encabezada por Ulloa, en "Descubrimiento en 1540 y primeras noticias de la Isla de Cedros", en *La California mexicana, Ensayos acerca de su historia*, México, Universidad Nacional Autónoma de Baja California/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, p. 135-140; mientras que Osorio cita los diarios de viaje de Ulloa (Osorio, "La Isla de Cedros…", p. 379-381).

[32] Michael Mathes, *Obras californianas del padre Miguel Venegas*, La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1979, v. IV, p. 404-407.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de ser un punto de referencia importante en la cartografía y se dice que también como base para cazadores de focas y ballenas. En 1889 una compañía estadounidense, la Cedros Island Mining and Millins Co. (después renombrada como Esperanza Mining Co.)[33] obtuvo la concesión del gobierno porfirista para explotar oro y cobre en la Punta Norte y de esas instalaciones, abandonadas en 1913 sólo quedan los vestigios.[34]

El asentamiento que permanece hasta la actualidad fue fundado en 1922 por los empresarios Luis y Enrique Bernstein, quienes establecieron ahí una canería o planta procesadora de productos pesqueros, que comenzó a funcionar cuatro años después.[35] La cooperativa "Pescadores Nacionales de Abulón" que hasta la actualidad labora en la isla fue fundada en 1943. Para el censo nacional de 1950 ya había un pueblo de mil personas, unas dedicadas a la actividad en la empacadora de pescado (activa hasta finales de la década de 1980) y otras dependientes de la cooperativa (activa hasta nuestros días). Las actividades pesqueras en Cedros y las islas circundantes se ven favorecidas por las temperaturas bajas de la corriente de California, que permite el desarrollo óptimo de especies con alto valor comercial como langosta roja (familia *Palinuridae*) y abulón (*Haliotis fulgens* y *H. corrugata*). En 1965 se fundó una segunda localidad, en la punta sureste de la isla, conocida como El Morro y donde habitan los trabajadores de la exportadora de sal cuya sede se encuentra en Guerrero Negro (Baja California Sur) pero que requería de un puerto para recibir barcos de gran calado. En esta localidad se recibe toda la sal producida a 100 km de ahí, es separada por granulaje y se prepara para su exportación a diversos países de la cuenca del Pacífico, principalmente Japón. Por los volúmenes de carga de altura y cabotaje, en 2017 Isla

[33] Francisco Núñez y Jesús Méndez, "Minería en Bajo California: The Cedros Island Minings & Milling Company", en *Sociedades mineras en América Latina. Homenaje a Juan Luis Sariego Rodríguez*. Tomo II. Abel Rodríguez (comp. y ed.), México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2016, p. 143-160.

[34] Israel Baxin, *La Isla de Cedros en el contexto insular del Pacífico mexicano: un estudio de geografía cultural*, tesis de licenciatura en Geografía, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 2010, p. 174, 255.

[35] Catalina Velázquez, "Inmigrantes japoneses en Baja California 1939-1945", *Clío*, México, v. 6, n. 35, julio de 2006, p. 88.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de Cedros ocupaba el tercer lugar nacional entre los puertos del litoral del Pacífico, después de Manzanillo y Lázaro Cárdenas.[36]

Además de las dos localidades antes citadas, en otros puntos del litoral se encuentran campos pesqueros, ocupados por temporadas anuales, incluyendo un campamento en la isla San Benito Oeste (conocido como Benitos), a 25 km al noroeste de Cedros. En los campos pesqueros de Punta Norte (figura 2), San Agustín y Benitos se extraen langosta y abulón, en El Wayle se extrae langosta y en La Colorada sargazo, a cargo de la empresa Agarmex.

En esos campamentos las viviendas suelen ser precarias debido a que no tienen un dueño específico, se ocupan de manera provisional sólo en las temporadas de pesca, las cuales se distribuyen de la siguiente manera: la langosta del 15 de septiembre al 15 de febrero y la captura de abulón del 1 de diciembre al 30 de junio. A nivel antropológico resultan de interés las artes de pesca, ya que han evolucionado del buceo con escafandra al uso de trampas sin prescindir del buzo. La cooperativa organiza a los pescadores y buzos en equipos para poder realizar la extracción y distribuir las ganancias de la comercialización. A nivel psicosocial pueden estudiarse los niveles de aislamiento, que se acentúan más en los campos pesqueros que en las localidades, dotadas de servicios y comunicaciones, a pesar de lo cual, parte de la población se considera en el olvido para otros pobladores de México, como lo sintetiza el siguiente testimonio: "Estamos en México pero como en un círculo aparte. Aquí vienen a estudiar a los animales, a los lobos marinos y venados, pero nunca a la gente".[37]

Entre los problemas principales de la Isla de Cedros se cuenta el desabasto de enseres, a pesar de que la cooperativa realiza el avituallamiento (proveer de víveres a la población), los costos se incrementan por el transporte y la escasez de gasolina. La mayor parte de las mercancías provienen de Ensenada, la cabecera municipal que se encuentra a 445 km al noreste o de Guerrero Negro, a 100 km al

[36] Mariana Álvarez "En el 2017, puertos del Golfo-Caribe dinamizaron la carga nacional", *El Economista*, 9 de febrero de 2018, disponible en: https://www.eleconomista.com.mx/estados/En-el-2017-puertos-del-Golfo-Caribe-dinamizaron-la-carga-nacional-20180209-0007.html, consultado el 5 de octubre de 2019.

[37] "Entrevista a Marco Salazar, 2 de julio de 2009", en Baxin, *La isla de Cedros*…, p. 233.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

este, aunque también hay una vinculación con poblaciones cercanas como Isla Natividad y Bahía Tortugas.

En Cedros, la huella humana ha alterado en alguna medida los ecosistemas. La subespecie de venado bura se encuentra en peligro de extinción sin que esta situación haya sido abordada por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, ya que en la isla de Cedros aún no se ejerce algún programa de manejo de Área Natural Protegida, a pesar de su inclusión desde diciembre de 2016 como parte de la Reserva de la biosfera "Islas del Pacífico de la península de Baja California".[38]

Por otra parte, entre los pescadores y buzos hay riesgos asociados a su propio trabajo, de salud cuando se enfrentan a la descompresión por sumersión y a las corrientes marítimas que pueden ser violentas en algunas épocas del año. Aunque el trabajo se detenga por mal tiempo, ha habido naufragios y muertes asociadas con las labores de la pesca, como lo ejemplifican algunos buzos:

> El mar me ha dado todo, me ha quitado familiares, cada día hace que me surjan ganas de entrar para arrebatarle algo.[39]
>
> El mar es mi vida, la libertad, es algo inmenso del que pocos disfrutamos su encanto. Me lo ha dado todo y no me ha quitado porque nada es mío. Pienso que el mar se lleva lo que necesita o lo que ya cumplió su ciclo.[40]

Isla de Cedros es sin duda el espacio insular del Pacífico mexicano con mayor interés geográfico para su estudio, por la cantidad de habitantes establecidos y sus migrantes dispersos, por la historia de los asentamientos y por el cambio ambiental desprendido de esa ocupación. Las variables de la insularidad son dignas de análisis en este "círculo aparte" del México insular.

[38] *Diario Oficial de la Federación* (2016). "Decreto por el que se declara Área Natural Protegida, con el carácter de reserva de la biosfera, la región conocida como Islas del Pacífico de la Península de Baja California" (7 de diciembre de 2016) disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5464451&fecha=07/12/2016, consultado el 5 de octubre de 2019.

[39] "Entrevista a Arnulfo Martínez, 30 de junio de 2009", en *ibidem*, p. 202.

[40] "Entrevista a Martín Salgado, 30 de junio de 2009", en *idem*.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

b) Isla San Marcos: esta isla se encuentra ausente en la cartografía hasta el siglo XIX, a pesar de que pudo haber sido descubierta en el tercer viaje exploratorio de Francisco de Ortega en 1636. No obstante, por su ubicación y dimensiones, es probable que se trate de una pequeña isla nombrada como Galápagos, representada en algunos mapas virreinales, como los de Consag (1747) y Joseph de Alzate (1772),[41] se ignora cuándo pudo asignársele ese topónimo asociado con una especie de tortuga.

En 1768, Miguel del Barco escribió sobre el recurso característico de esta isla: "un yeso tan hermoso que será difícil hallar otro mejor en parte alguna".[42] Aunque se supo de la riqueza del mineral en San Marcos, no fue sino hasta finales del siglo XIX cuando comenzó su explotación y con ella los primeros intentos de ocupación de la isla.

De acuerdo con la historia contemporánea de la isla San Marcos en las primeras décadas del siglo XX se intentó establecer una tenería para el curtido de pieles, aunque no se sabe con certeza el periodo de ocupación de ese primer asentamiento. En 1921 el gobierno mexicano otorgó la primera concesión del yacimiento pero fue dos años después cuando se constituyó la Compañía Occidental Mexicana que comenzó la explotación de manera tecnificada. Los primeros trabajadores y habitantes vivieron en carpas, en un campamento provisional, mientras que los gerentes de la compañía habitaban en un barco. Con el paso de los años se vio la necesidad de establecer un pueblo y a partir de 1925 se construyó el muelle para la salida del yeso.[43]

Con excepción de los años que duró la Segunda Guerra Mundial, la actividad minera en la isla no se ha detenido y prácticamente en todo ese periodo el yeso se ha exportado al sector de la construcción de California, Estados Unidos. Se considera que este yacimiento es el segundo más grande del mundo, después de un depósito en Nueva Escocia en Canadá.[44] Las fotografías aéreas e

[41] Baxin, *Geografía histórica*…, p. 90-91.

[42] Miguel del Barco, *Historia natural y crónica de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1973, p. 157-158.

[43] Fernando Jordán, *Mar Roxo de Cortés*…, p. 192

[44] Gladys Rodríguez, "San Marcos se consolida como el principal productor de yeso del país", *El Universal*, 24 de febrero de 2008, México, disponible en: http://

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

imágenes de satélite de la isla no dejan mentir sobre la clara definición del yacimiento en su porción sur (figura 3).

La empresa Compañía Occidental Mexicana ha renovado la concesión del yacimiento durante las nueve décadas de explotación del yeso, aunque de acuerdo con algunos autores, empresas norteamericanas como Kaiser (Estados Unidos) y Domtar (Canadá) también ejercieron como socios y tuvieron gerentes en la isla debido al interés por el mineral de una pureza casi neta.[45] Tras la reciente crisis del sector de la construcción, desde 2012 el capital de la empresa es 100% mexicano, aunque se prevé que la explotación no se prolongará por más de dos décadas al ritmo de explotación de los años más recientes. El asentamiento se relaciona directamente con la compañía que conserva la concesión a pesar de que San Marcos forma parte del Área Natural Protegida "Islas del Golfo de California":

> Aquí es como un país chiquito. Empresa y comunidad viene siendo lo mismo, no lo podemos separar. Aquí sólo vivimos los que trabajamos, es una comunidad laboral. Me atrevo a decir que diferente a todos los lugares. Por vivir en una isla nos hace sentir diferentes, como en una burbuja, estamos muy protegidos, la empresa te cuida.[46]
>
> Como es una concesión minera, una vez que acaba el trabajo no se pueden quedar a vivir en la isla, tienen dos meses para irse. Tú no puedes estar el tiempo que tú quieras aquí, es una condición que nos diferencia de las demás islas.[47]

El número de habitantes se ha asociado con la oferta de trabajo en la mina, única actividad económica redituable. El primer censo con población reportada fue el de 1930 con 235 habitantes, mientras que en el año 1997 se reportaron 758 habitantes, punto máximo del poblamiento, coincidente con los años de mayor exportación de yeso.[48] El declive en la exportación se refleja en los censos y conteos

archivo.eluniversal.com.mx/estados/67617.html, consultado el 5 de junio de 2016.

[45] Antonio Cantú, María Martínez y Enrique Lira, *Islas de México. Golfo de California*, México, Secretaría de Gobernación, 2012, p. 81-85

[46] "Entrevista a Gabriela Beltrán, 26 de abril de 2013", en Baxin, *Geografía histórica*…, p. 200.

[47] "Entrevista a José Bañuelos, 22 de abril de 2013", en *idem*.

[48] Compañía Occidental Mexicana, *Isla San Marcos: una empresa, una comunidad, un reto*, México, Tecographics, 1997, p. 135.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

recientes, ya que en 2010 se contabilizaron 394 habitantes. Quienes se van del espacio insular quedan desarraigados de su centro de trabajo, como lo señala el siguiente testimonio:

> Pertenencia no creo que haya, sí están a gusto pero conscientes de que se van a ir, no de vivir aquí la vejez. San Marcos es el único lugar donde puedes nacer pero no puedes morir, a menos que te llegue antes de tiempo. No te llega la vejez porque ya no tenemos casa, las casas son para los que trabajan. Así ha sido siempre.[49]

En San Marcos el arraigo es diferente al de otras poblaciones isleñas debido a la situación antes descrita. Es un espacio insular con puntos de vista interesantes desde lo social: existe un ordenamiento para el asentamiento, para los trabajadores no se permite el uso de automóviles (sólo motocicletas) y las casas de madera que van quedando desocupadas se retiran por la misma compañía para evitar la generación de plagas. Por otra parte la calidad de vida de la población es alta debido a que los salarios son mayores que en otros empleos del mismo sector minero y a que hay un abastecimiento de servicios, una conectividad aceptable con localidades de la península, como San Bruno y Santa Rosalía de Mulegé, por lo tanto los niveles de insularidad resultan menores que en otras islas mexicanas.

Una vez terminadas la explotación del yeso y la concesión minera, queda el cuestionamiento de la viabilidad demográfica, debido a que ya se cuenta con una infraestructura urbana, se trata de una isla intervenida a nivel ambiental. Algunos de sus ocupantes actuales proponen la posibilidad de establecer actividad turística o de pesca deportiva, pero ésta debería cumplir con los estatutos del Área Nacional Protegida. Hacia la década de 2020 quedará más claro el futuro de este espacio insular.

c) Isla El Carmen: Frente a la Bahía de Loreto se ubican cinco islas, la más importante por su extensión y recursos naturales es El Carmen. No se sabe con certeza si esta isla fue ocupada de manera temporal o permanente por los grupos indígenas de la zona de Loreto, posiblemente cochimíes.

[49] "Entrevista a Aidé Osuna, 24 de abril de 2013", en Baxin, *Geografía histórica*…, p. 209.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En El Carmen se localiza una amplia salina natural en su porción noreste, el descubrimiento de ésta por el padre Salvatierra de la misión de Loreto en 1698, significó el primer interés económico sobre la isla.[50] A lo largo de los siglos XVIII y XIX la sal del Carmen fue importante para complementar a otras actividades económicas de la región bajacaliforniana como la ganadería (conservación de la carne y tratamiento del cuero) y la minería (para la depuración de metales),[51] por lo que cobró cierta fama por su pureza y abundancia. Al encontrarse en una región con una baja densidad de población y con poca vigilancia, se llegaban a registrar robos de sal para su venta ilícita.[52] Esa situación fue regulada a partir de la privatización de la isla en 1862, condición que conserva hasta nuestros días.

Durante el siglo XIX se explotaron además dos recursos de alto valor: oro en la sierra de Los Picachos y bancos perleros en las zonas circundantes a Punta Cholla, Punta Baja y Punta Perico, en el litoral isleño.[53] Se ignora la calidad del metal aurífero, pero la compañía minera pudo ser estadunidense o británica, como igualmente ocurría en otras islas bajacalifornianas (Cedros, San José), cuyas minas potenciales fueron arrendadas o concesionadas a compañías extranjeras hasta el tiempo del Porfiriato.

A pesar de lo anterior, la salina fue el recurso explotado durante el mayor tiempo. En 1875 en El Carmen se encontraba en funcionamiento una vía férrea en la Bahía Salinas para conectarla con el muelle, debido a que el volumen de extracción de sal era amplio, se dice que dicha vía pudo ser la primera en el estado de Baja California Sur.[54] Esta salina además estuvo conectada por vía marítima con puertos

[50] Erín Castro y Micheline Cariño, "Estudio de los contratos para la explotación de sal durante el porfiriato en Sudcalifornia", *Clío*, México, nueva época, v. 1, n. 28, 2002, p. 61.

[51] *Historia general de Baja California Sur*, Dení Trejo y Edith González (coords.), México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2002, p. 153.

[52] Francisco Altable, *El proyecto borbónico de las Californias. Gobierno, población y economía (1767-1825)*, tesis de doctorado en Historia, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 2009, p. 286-287.

[53] Cecilia Hernández, "Historia de Isla El Carmen", en *Isla El Carmen. Guía de flora y fauna*, Rita Benavidez, Cecilia Hernández y Sergio Jiménez (eds.), México, Organización vida Silvestre, p. 5.

[54] Luis Bourillon, *et al*., *Islas del Golfo de California*, México, Secretaría de Gobernación/Universidad Nacional Autónoma de México, 1991, p. 230

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

como Mazatlán, Guaymas y sobre todo Manzanillo, para la comercialización de la sal, recurso que era consumido en el México continental.

Entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX se estableció un pueblo de trabajadores para la extracción de sal. El primer censo con datos oficiales data de 1910, con 74 habitantes, mientras que en la década de 1950 se registraron 400 personas viviendo en El Carmen, punto máximo de población registrada. En ese lugar vivían de igual modo trabajadores originarios de algunas localidades sudcalifornianas, que personas provenientes de otras partes de México.

> La isla fue por muchos años la principal fuente de empleo de Loreto, no había otros trabajos fuera del turismo, que en esos años era de menor escala […]. También vino gente del interior, en San Luis Potosí había un pueblo, Salinas de Hidalgo, cosechaban la sal también pero en menor escala, entonces como eran afiliados de la compañía que trabajaba en la isla, mandaban gente de allá. Venían contratados de la misma empresa y ya se quedaban ahí, les daban casa.[55]

La población en la isla fue decreciendo en las siguientes tres décadas, hasta el cierre de la compañía en 1984, de modo que esta localidad tuvo una ocupación permanente por lo menos por ocho décadas, registrada bajo el nombre Isla del Carmen y actualmente su topónimo oficial es Isla Nuestra Señora del Carmen, coincidiendo de ese modo con el nombre que le asignó Francisco de Ortega en honor a la patrona de los pescadores.

Tras la quiebra de la empresa salinera, que resultaba poco rentable para los dueños frente a la competencia de otras salinas en la región, como la de Guerrero Negro, la localidad de la isla quedó desocupada casi en su totalidad, sin servicio eléctrico y con un abastecimiento mínimo, únicamente para los dos hombres que se quedaron como vigilantes cuya labor era resguardar lo que pudo considerarse como un "pueblo fantasma", con acceso restringido por más de una década. Las construcciones se fueron deteriorando al igual que la maquinaria de la salina, hasta que los dueños de la isla decidieron dar un nuevo giro al uso del espacio insular.

[55] "Entrevista a Martín Murillo, 30 de abril de 2013", en Baxin, *Geografía histórica*…, p. 243

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> La operación de la salina dentro de isla del Carmen no era tan intensiva ni tan tecnificada como en otros lados, terminó siendo inviable, el costo de producción muy alto, la logística complicada para el aprovechamiento y mantener gente ahí era caro, ya no era negocio. Ahora la intención de la empresa está dirigida a la conservación. La vocación ha cambiado.[56]

La empresa Salinas del Pacífico, que posee los títulos de propiedad de la isla desde 1944, decidió utilizarla como "semillero" para una especie en riesgo, el borrego cimarrón (*Ovis canadensis weemsi*), debido a que las condiciones agrestes del terreno son similares a las que presentan las sierras sudcalifornianas. Tras una serie de estudios, en 1995 se introdujeron 26 ejemplares en El Carmen con la finalidad de que si su reproducción resultaba exitosa, se pudieran repoblar algunas zonas serranas de Baja California Sur, todo esto a través de la Asociación Civil "Organización Vida Silvestre". Diez años después de que inició el proyecto, se devolvieron 65 ejemplares para ser liberados en la Sierra El Mechudo y contribuir de ese modo con la repoblación del cimarrón.[57] Salinas del Pacífico decidió que para el manejo de la población de borrego cimarrón, de manera simultánea a la conservación, podía fomentar el turismo cinegético bajo un control específico, estableciendo una temporada y costos para los ejemplares de determinadas características (machos de edad madura). Cabe indicar que El Carmen, a pesar de contar con una tenencia de la tierra privada, forma parte de la poligonal de dos Áreas Naturales Protegidas: el Área de Protección de Flora y Fauna "Islas del Golfo de California" y el Parque Natural "Bahía de Loreto", por lo cual se deben respetar lineamientos de conservación. A través de la Dirección General de Vida Silvestre de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en los meses que van de octubre a mayo se recibe la visita de cazadores, quienes

[56] "Entrevista a Sergio Jiménez, 28 de octubre de 2014", en: Baxin, *Geografía histórica*…, p. 253.

[57] Sergio Jiménez y Cecilia Hernández, "Programa de conservación del borrego cimarrón (*Ovis canadensis weemsi*) en Baja California Sur, México", *Galemys*, Sociedad Española para la Conservación y Estudio de los Mamíferos, Málaga, n. 22, 2010, p. 449.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

generan ingresos en miles de dólares, mismos que se ocupan para el programa de conservación de la isla.

Para albergar a los trabajadores que realizan tanto labores de conservación, como de turismo cinegético, quienes oscilan entre cuatro y seis personas (vigilante, lanchero, guía de cazadores, cocinera y afanadores) se reutilizaron algunas casas e instalaciones del antiguo pueblo (figura 4), mismas en las que se aloja a los cazadores que son, sobre todo, de origen estadunidense.

Desde localidades como Loreto o Puerto Escondido, en la contracosta, se realiza el avituallamiento semanal hacia esta isla de aguas turquesas. El Carmen también recibe a otros visitantes: delfines, ballenas, lobos marinos y cuantiosas especies marinas la bordean a lo largo del año, en un ambiente apacible que, dadas las condiciones de resguardo de la isla, muy poca gente puede apreciar y disfrutar.

d) Isla San José: Se trata de la tercera isla más extensa del Golfo de California, localizada a 100 km de La Paz, Baja California Sur. Entre otros aspectos, su trascendencia humana radica en que fue una de las pocas islas ocupadas en el tiempo prehispánico, entonces habitada por los pericúes isleños (diferenciados de los peninsulares), etnia sudcaliforniana que ocupaba también las islas vecinas de Espíritu Santo y Cerralvo. Desde la exploración de Francisco de Ortega en 1633, que nombró estas islas tal como las conocemos, hasta el establecimiento de las primeras congregaciones jesuitas en esa región, pasó alrededor de un siglo, en el cual la interacción de los indígenas con los europeos no se dio de manera afable.

Miguel del Barco señala que los pericués de San José extraían cuantiosas perlas, que intercambiaban con los europeos por enseres como cuchillos y canoas, mismos instrumentos que los indígenas utilizaron para el saqueo de misiones como San Juan Bautista Ligüig y Nuestra Señora de los Dolores,[58] que fueron abandonadas en el transcurso del siglo XVIII. La insolencia de los indígenas fue su perdición puesto que tras la rebelión de los pericúes en 1734, se fomentó su exterminio por parte de los soldados españoles y se calcula que hacia 1750 los pobladores originarios habían sido exterminados.[59]

[58] Miguel Del Barco, *Historia natural*…, p. 140-141.
[59] Bourillón, *Islas del Golfo de California*…, p. 242.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Desafortunadamente, además de la pérdida de la lengua pericú, no se tienen registros de la toponimia referente a las islas que habitaron.

Ya sin población autóctona, los colonizadores de la región extrajeron grandes cantidades de concha de los placeres perleros abundantes tanto en San José como en otras islas cercanas al litoral peninsular sobre todo en el siglo XIX. En esta isla en particular se otorgaron diversas concesiones y arrendamientos por parte del gobierno hasta principios del siglo XX, incluso se formó una Compañía Perlífera de San José, debido a que se consideraba la tercera isla más rica en perlas de México.[60] Durante la primera década del siglo XX el recurso perlero fue criado por el empresario Gastón Vivés en dos esteros, denominados Ostiones y Vázquez, en los que se generaban más de treinta toneladas de concha anualmente,[61] pero que fueron abandonados en los años de la Revolución mexicana.

Cuatro décadas después, el periodista Fernando Jordán recorrió varias de las islas en el Mar de Cortés. Además de registrar los aspectos que observó en sus visitas a estos lugares que conformaban rostros de ese "Otro México" bajacaliforniano, apuntaba datos complementarios a su documentación. Sobre Isla San José, Jordán menciona que pudo haber 125 familias a fines del siglo XIX trabajando en una mina que extraía oro y plata cuyas calderas están fechadas en 1884.[62] Esa información económica y demográfica parece incompleta ya que su confirmación resulta difusa en fuentes históricas que ahonden en ese tipo de detalles regionales.

Un documento de la Comisión Científica Francesa que exploró islas mexicanas entre 1864 y 1867 describe en lo particular: "La isla San José ofrece diversos filones metálicos que contienen óxido de hierro en sus afluentes, carbonato y cobre, cloruro de plata y piritas de hierro y cobre en el interior de los filones",[63] con lo que se con-

[60] Antonina Boncheva, Micheline Cariño y Osvaldo Ramírez, *Comercio y desarrollo sustentable en sudcalifornia (Siglos XIX y XX)*, México, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología/Universidad Nacional Autónoma de México, 2002. p. 179-180.

[61] Aurelio de Vivanco, *Baja California al día/Lower California up to date*, Los Ángeles, Wolfer Printing, 1924, p. 527-528.

[62] Jordán, *Mar Roxo de Cortés*…, p. 88.

[63] Hugo Pichardo, "La Comisión Científica Francesa y sus exploraciones en el territorio insular mexicano, 1864-1867", *Política y Cultura*, Universidad Autónoma Metropolitana, México, s. v., n. 16, otoño 2001, p. 135.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

firma la presencia de minerales pero al tratarse de una prospección anterior a la extracción, no se puede confirmar la situación demográfica antes citada.

Uno de los habitantes actuales de la isla comenta sobre la extracción minera:

> Las minas fueron de mucho más antes. Dicen que había oro, quién sabe qué otro mineral habría ahí [...]. No sé qué tanta gente porque quedan las calderas donde fundían. Quedan las ruinas donde están las excavaciones, hicieron pozos y luego levantaron paredes de pura piedra, ahí están, los pozos bien redonditos, están completos, parejitos, enterrados una parte.[64]

Además de la extracción de minerales metálicos, en San José hubo un recurso que permitió el establecimiento de una localidad a lo largo del siglo XX: la sal. En la porción suroeste se encuentra una salina conocida como El Amortajado que fue explotada desde el siglo XIX y que junto a las salinas de las islas Cerralvo y El Carmen, tuvieron trascendencia para la ocupación de estas tres islas. A partir del censo de 1900 se registraron habitantes permanentes en San José, siendo apenas decenas pero con cierta constancia. Dos de los trabajadores de esa salina, que en la actualidad habitan en la localidad de San Evaristo, en la península, y que aún ejercen el oficio tradicional del salinero, compartieron parte de sus recuerdos:

> Estábamos en la salina nada más. La gente trabajaba una temporada y se venían, o la gente trabajaba una temporada de dos o tres meses, terminaba un embarque y la gente se iba. Había 30 o 40 trabajadores juntos, cuando unos iban otros venían, yendo o viniendo. Nosotros desde chicos, nos tocó unos 60 años atrás ver el trabajo en grande de la Isla de San José, había mucha gente. Cuando se acabó nos tocó como en el 80.[65]

San José es una isla de intermitencias en su ocupación ya que la escasez de agua dulce aunada a la menor rentabilidad de sus recursos

[64] "Entrevista a Eustacio Lara, 3 de mayo de 2013", en Baxin, *Geografía histórica*…, p. 279.

[65] "Entrevista a Teófilo y Nicolás Méndez, 3 de mayo de 2013", en *ibidem*, p. 282-283.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

impidió establecimientos definitivos. Como se mencionó, la presencia de perlas y minerales (oro, sal) significó un interés económico, pero a nivel demográfico no permanecieron habitantes de manera prolongada una vez que terminaron las extracciones respectivas.

En años recientes se estableció la localidad La Palma Sola, en el noreste, que presenta datos demográficos desde 1980. Sus habitantes viven de dos actividades primordialmente, la pesca y la ganadería caprina e importan el agua potable desde otras localidades próximas en la península de Baja California.

> Las dos actividades principales aquí son la pesca y el rancho, la crianza de chivos, siempre han sido esas dos. Para nosotros todavía es más principal la crianza de chivas que la pesca, si hay noroeste en tiempos de frío, si una semana no se puede pescar de todos modos tenemos la actividad del animal, de la chiva, de la vaca, se llevan en las pangas y allá en el carro y se venden en La Paz.[66]

Las cabras dan sustento a las familias (figura 5), pero al mismo tiempo han alterado el ecosistema insular, sin embargo debido a la tenencia privada de la isla, la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas no puede ejercer completamente los programas de conservación, como la erradicación de especies exóticas.

Las familias que habitan en La Palma Sola enfrentan una alta marginación vinculada con el aislamiento, los bajos ingresos y la falta de servicios, a cambio gozan de una vida tranquila en paisajes marítimos de aparente calma. La peculiaridad de estas familias es que ocupan terrenos dentro de una isla privada, cuyos títulos han sido heredados de un propietario a otro desde 1887, tiempo anterior a la Constitución Política de 1917, por lo cual la privatización no es una irregularidad. El dueño actual de San José permite a estas familias vivir y desempeñar sus actividades, sin embargo si en algún momento la isla fuera vendida, quedarían a merced de un posible desalojo.

Por su historia y por su ocupación actual San José es excepcional, no sólo en el Golfo de California, sino en México: se trata de un espacio insular con aspectos antropológicos, geográficos y ambientales de amplio interés. Los estudios a profundidad en esos rubros

[66] "Entrevista a Alba Ponce, 3 de mayo de 2013", en *ibidem*, p. 292.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

podrían aportar información para vincular la intermitencia de sus múltiples ocupaciones.

Caracterización de las islas estudiadas

La peculiaridad geográfica, histórica y económica de cada uno de los espacios insulares dificulta el establecimiento de generalizaciones teóricas acerca de su ocupación humana. Además de replicarse en las islas bajacalifornianas las variables de la insularidad (aislamiento relativo, fragilidad ambiental, dependencia económica y escaso poder político) hay particularidades para su contexto como la creación de lazos comunitarios, el establecimiento de localidades económicamente especializadas con impacto regional o global, problemas asociados con la propiedad de la tierra e historias que no tienen analogía en otras porciones del territorio nacional.

El poblamiento insular ha ocurrido en todos los casos a partir de la extracción de algún recurso natural, siendo la ocupación más o menos permanente de acuerdo con el nivel de aprovechamiento. De ese modo la extracción de minerales tiene una vigencia respecto a la pureza (yeso de San Marcos) pero también se vincula con la demanda (salinas de El Carmen y San José), mientras que el manejo de los recursos pesqueros ha permitido un establecimiento más intermitente (perlas en El Carmen y San José) o continuo (langosta y abulón en Cedros) relacionado con su agotamiento o renovación.

A nivel ambiental, los espacios insulares presentan contrastes ya que la condición cerrada favorece procesos como los endemismos pero son también más susceptibles al deterioro, de ahí la necesidad de regular la riqueza patrimonial y paisajística a través de la conservación y protección de áreas naturales.

A nivel humano se puede mencionar que la población en islas bajacalifornianas es pequeña en número de habitantes pero significativa en cuanto a la huella humana generada en los espacios ocupados. Se trata de sociedades vinculadas a la cultura litoral que en cierta medida han forjado lazos comunitarios e incluso culturas locales, como es el caso de Cedros con una idiosincrasia vinculada a las actividades pesqueras.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Las islas son espacios de flujo, lugares de contacto a través de la navegación. El aislamiento favorece la tranquilidad de vida pero presenta grandes desventajas como el incremento en el costo de los enseres básicos o la escasez de servicios, que deben ser adquiridos en las ciudades (educación, salud, entretenimiento) una vez que se pagan los altos portes de transporte. En las islas del Pacífico mexicano no existen subsidios a transporte en favor de las poblaciones isleñas, como otros países aplican a sus territorios insulares y archipelágicos, caso de las Canarias respecto a España y la Unión Europea, las cuales cuentan con un Régimen Económico y Fiscal especial y una subvención al transporte marítimo y aéreo para sus residentes.[67]

En el siglo XXI las localidades insulares también se suman a los procesos globales de comunicación, de movilidad de población y son testigos de la desaparición paulatina de actividades tradicionales, por ejemplo el trabajo en las salinas en El Carmen y San José. En El Carmen dejó de extraerse sal de manera comercial y actualmente se fomenta la crianza de borrego cimarrón asociada no sólo a la conservación, sino también al turismo cinegético; aún faltan décadas para evaluar ese cambio en el uso del territorio. Otras islas son puntos nodales del comercio, Cedros y San Marcos tienen una importancia portuaria en cuanto al movimiento de carga —sal y yeso, respectivamente— debido a las exportaciones dirigidas a países como Japón o Estados Unidos.

Las poblaciones isleñas analizadas enfrentan una migración de saldo negativo (suelen irse más personas de las que llegan), debido a la carencia de servicios y a la monodependencia económica, de modo que tienen una dinámica demográfica de composición y recomposición constante: hay habitantes permanentes que viven en la isla todo el año, migrantes regulares que están empadronados en la isla pero con residencia externa, y los no permanentes de origen insular pero que viven fuera, aún en la región sin perder sus nexos con las familias isleñas. Vinculado con la emigración, Péron identifica que "la mayoría de los isleños de hoy poseen de un espacio doble de vida. Es la nueva forma de vivir la insularidad. Por un lado la isla

[67] José Ángel Hernández, "El transporte aéreo interinsular como factor de cohesión territorial en las Islas Canarias", *Revista Transporte y territorio*, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, n. 2, 2010, p. 42.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que ofrece el territorio de identidad, de afectividad e informalidad así como los placeres simples pero esenciales. Por otro las zonas urbanas que ofrecen empleo (o su promesa), y un conjunto de entretenimientos de nuestra época".[68]

Los problemas en las islas pueden ser diferentes o comunes. Debido a la escasez de recursos de subsistencia como el agua potable, algunas poblaciones isleñas bajacalifornianas han recurrido a tecnologías para complementar su abastecimiento, es el caso de la desalinización de agua de mar en las localidades de El Morro (Cedros) y de Isla San Marcos.

Para las poblaciones isleñas de Baja California, dada su condición alejada se puede hablar sin duda de una marginalidad ("estar al margen"), ya que pocas tienen el rango de delegación, que es el siguiente en orden de jerarquía política al de municipio; ninguna de las islas del Pacífico mexicano tiene la categoría municipal, sólo dos de ellas: Isla de Cedros y San Marcos cuentan con delegados, mientras que el resto dependen de otras delegaciones. En cuanto a marginación como rezago, las localidades en la Isla de Cedros y San Marcos presentan un muy bajo índice,[69] debido en parte a los altos ingresos que sus trabajadores perciben por las actividades económicas que desarrollan. En San José, en cambio, la localidad La Palma Sola con muy pocos habitantes, se sostiene de pesquerías más bien tradicionales o de la ganadería de caprinos, su índice de marginación es alto, puesto que la dotación de servicios en viviendas son nulos mientras que el acceso a la educación es escaso y los ingresos son bajos.

Por último, cabe mencionar que hay niveles de aislamiento (múltiples insularidades) de una isla a otra en un conjunto insular, como ocurre en las del golfo de California, debido a la mayor o menor conectividad con núcleos de población. Pero también hay diversas insularidades dentro de una misma isla, es el caso de los campos pesqueros alejados de las localidades en Isla de Cedros.

[68] "Les îles…", p. 183-184.

[69] Consejo Nacional de Población, "Índice de marginación por localidad", 2010, disponible en: http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Indice_de_Marginacion_por_Localidad_2010, consultado el 7 de junio de 2016.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Colofón

Los estudios del territorio insular mexicano han versado sobre todo en los aspectos de su marco físico: los ecosistemas que albergan, los endemismos, la fragilidad ambiental y la necesidad de conservación. Pocos han sido los trabajos escritos desde las ciencias sociales. Los que hay se han concentrado en su valor estratégico como espacios que amplían el mar patrimonial de México, con la posible ampliación del aprovechamiento económico para los países ribereños.

Sin embargo, es imperativa la aportación desde la geografía humana, por lo cual se llevaron a cabo dos tesis, una de licenciatura y otra de maestría, con la finalidad de cubrir un vacío en la producción científica social sobre algunas porciones del territorio insular, abordando cuatro casos de estudio: Cedros, San Marcos, El Carmen y San José.

Con la ampliación de las investigaciones en materia insular se han visto las posibilidades de enriquecer puntos de vista desde distintos enfoques: demográfico, económico, político y social, todos transversales al histórico y cultural, que se han encaminado más desde las corrientes humanistas.

El trabajo de campo en las islas bajacalifornianas, permitió, además de la documentación de las realidades actuales apoyada en los testimonios orales de sus ocupantes, aportaciones puntuales al campo de la Geografía, por ejemplo, la obtención de un mapa general de Isla de Cedros que incluye más de 70 topónimos, muchos de los cuales no habían sido registrados por otros autores o instituciones, realizado a partir del levantamiento de mapas cognitivos que se obtuvieron con la población,[70] pero también un mapa temático de valoración comparativa de recursos naturales y asentamientos históricos en las islas San Marcos, El Carmen y San José, así como un análisis general de la evolución toponímica de las islas del Pacífico mexicano desde el siglo XVI a partir de la revisión de cartografía histórica.[71]

Es necesario abrir una brecha y dar continuidad a estudios sobre la poca producción académica en materia, en particular sobre las poblaciones costeras, el ambiente litoral y las comunidades insulares.

[70] Baxin, *La Isla de Cedros*…, p. 215.
[71] Baxin, *Geografía histórica*…, p. 311.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Las islas han aparecido continuamente en los bordes de los mapas, pero esa situación no les resta importancia ni presencia. Se requiere trascender la metáfora del borde: hacerlo útil para brindar un perfil más definido del que ha sido arquetípico en nuestro país, para que podamos mirar más allá, hacer lecturas integrales e incorporar nuevos nombres, historias y temas a la producción académica, científica, social y humanista.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

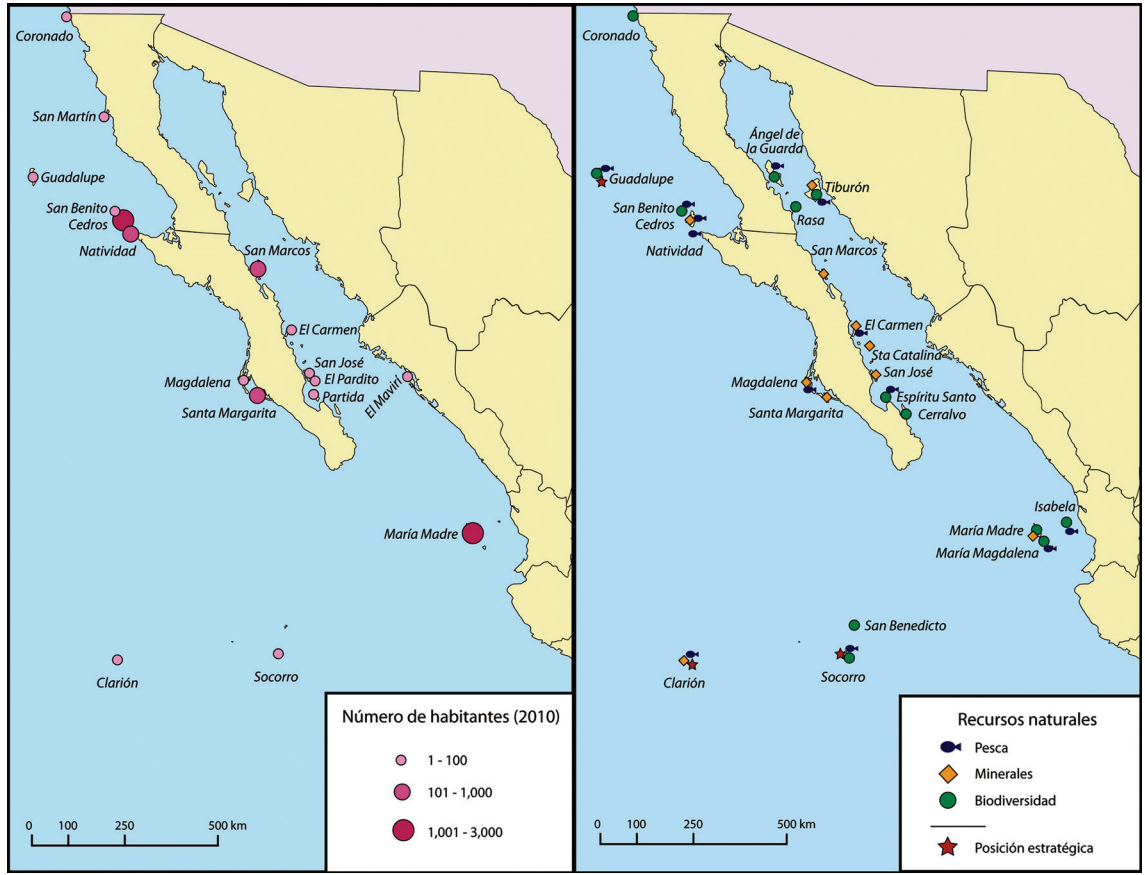


Figura 1. Islas habitadas en el Pacífico mexicano y distribución de sus recursos naturales.
Mapas elaborados por Israel Baxin, 2010

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html



Figura 2. Buzos de abulón en el campo pesquero de Punta Norte, Isla de Cedros, Baja California. Fotografía de Nasheli Baxin, 2009



Figura 3. Yacimiento de yeso de la isla San Marcos, Baja California Sur. Fotografía de Nasheli Baxin, 2013

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html



Figura 4. Reutilización de una carreta de sal de manera ornamental en Isla El Carmen, Baja California Sur. Fotografía de Nasheli Baxin, 2013



Figura 5. Ganadería caprina en La Palma Sola, Isla San José, Baja California Sur. Fotografía de Nasheli Baxin, 2013

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ISLAS DEL PACÍFICO EN LAS REESTRUCTURACIONES MARÍTIMAS ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII

EL CASO DE LAS BABUYANES Y LAS BATANES

GUADALUPE PINZÓN RÍOS
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Introducción

Desde que a fines del siglo XVI se estableció la ruta del Galeón de Manila, la corona española consideró que las navegaciones transpacíficas eran de su exclusividad. Aunque Portugal tenía un asentamiento en Macao y contactos marítimos en diversas costas asiáticas, a los cuales posteriormente también accedieron otras potencias europeas, sus embarcaciones no debían cruzar el Mar del Sur pues eso traspasaba los límites establecidos por Tordesillas (1494). Esta exclusividad fue posteriormente retomada cuando se firmó la Paz de Wesfalia (1648) y se acordó con los holandeses que tampoco cruzarían el Pacífico a cambio de que España respetara su independencia y reconociera sus asentamientos en Asia y el Caribe.[1] Sin embargo, esta postura paulatinamente tuvo que cambiar cuando desde fines del siglo XVII las incursiones extranjeras se incrementaron y en especial luego de que las expediciones de James Cook (1768-1779) llevaran a los ingleses a ocupar las islas Sanwhich y Tahití, lo que hizo regular

[1] España reconoció que Curazao sería una plaza holandesa y que éstos tendrían exclusividad en el tráfico de especias de las Molucas. Se pusieron además diversas restricciones al comercio con las Indias Orientales y ambas coronas se comprometieron a abstenerse de traficar en puertos y ciudades que poseían en ellas. Véase Jesús María Usunáriz, *España y sus tratados internacionales: 1516-1700*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2006, p. 308-309.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

su presencia en el Mar del Sur.[2] Ante la creciente pérdida de su "exclusividad" sobre dicho océano la corona española tuvo que implementar diversos cambios con los que intentó reestructurar sus rutas marítimo-comerciales y a la par reforzar la protección de las navegaciones transpacíficas, en especial en aquellas zonas en las que sus enemigos mostraban algún interés. En ese contexto, las islas aledañas a las Filipinas fueron consideradas en las revisiones y restructuraciones planeadas por considerarse que su control ampliaría los espacios marítimos hispanos y con ello se brindaría mayor seguridad a sus propias navegaciones.

Lo anterior lleva a que el objetivo de este trabajo sea conocer algunas de las discusiones y planes que se generaron en torno a las islas Batanes y Babuyanes en el marco de los intentos hechos por modificar la ruta de los galeones de Manila durante el siglo XVIII. Dicho plan coincidió con las propuestas y revisiones sobre los territorios ultramarinos que hacia la década de 1730 la dinastía Borbón ordenó en aras de llevar a cabo transformaciones marítimo-comerciales en ellos. El tema de la derrota, y de los espacios marítimos por los que se desarrollaría, tuvo continuidad en las discusiones y planes de las autoridades insulares, y se modificó conforme la presencia enemiga y los intereses comerciales lo permitieron. Esta situación no fue aislada pues hay que recordar que durante la primera parte del Setecientos surgieron proyectos diversos con los que España intentó modificar las actividades marítimo-comerciales y defensivas, comúnmente practicadas en los territorios de ultramar, y aunque no a todos se les dio continuidad (o incluso en ciertos casos ni siquiera se llevaron a cabo) algunos de ellos fueron retomados durante la segunda parte de la centuria en las conocidas Reformas Borbónicas. La importancia de los temas marítimos los hicieron estar presentes de forma permanente en los intereses y proyecciones reales. Las

[2] Sobre las incursiones inglesas por el Pacífico desde el Atlántico, véanse: H. K. Spate, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan (vol. II)*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983; Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Nueva York, Dover Publications Inc., 2003; y, específicamente sobre las expediciones de James Cook, véase, *Los viajes del capitán Cook (1768-1779)*, Grenfell Price (ed. y selección), Percy G. Adams (introd.), Manuel Crespo (trad.), España, Reseña, 1985.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Filipinas no escaparon de ese proceso, por ello los planes sobre las Batanes y las Babuyanes se discutieron en distintos momentos y los proyectos que se refirieron a ellas incluso sufrieron adecuaciones.[3]

Hay que mencionar que las Batanes y las Babuyanes no son desconocidas por la historiografía. Lourdes Díaz-Trechuelo estudió los dos derroteros (alternos al tradicional practicado por el estrecho de San Bernardino) que se consideraron para conectar a las Filipinas con Nueva España durante el siglo XVIII; al hacerlo mencionó las islas al norte de Luzón e incluyó las diversas observaciones que se hicieron de ellas. Por su parte, José Ángel del Barrio hace mención de los planes que las autoridades españolas tuvieron sobre diversas islas del Pacífico en el marco de las reformas que se llevaron a cabo durante la administración de Fernando Valdés Tamón en Filipinas. Y María Baudot se ha acercado más al tema de las Batanes, desde la perspectiva de la historia naval y defensiva, al estudiar los intentos por conquistarlas que se llevaron a cabo durante la segunda parte del Setecientos.[4] Complementando lo anterior, lo que aquí se propone es analizar las islas al norte de Luzón como parte de un espacio marítimo en constante transformación que desde la perspectiva hispana cobró relevancia en sus registros y proyectos marítimos, comerciales y defensivos.

[3] A recientes fechas, diversos autores han llamado a este proceso "primer reformismo borbónico", pues los cambios —discutidos, aplicados, exitosos o no— sentaron las bases de las Reformas Borbónicas llevadas a cabo hacia la segunda parte del siglo XVIII. Sobre el tema véase Ernest Sánchez Santiró, *Corte de caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755): Alcances y contradicciones*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013, p. 30-32. Sobre Filipinas, véase José Ángel del Barrio Muñoz, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2012, p. 32-33.

[4] María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1956; Barrio, *Vientos…*; María Baudot, "Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782", en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw (eds.), Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 341-377.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Nuevas miradas y planes sobre la ruta transpacífica

Desde la llegada de la dinastía Borbón al trono español comenzaron a planearse una serie de restructuraciones políticas y administrativas tanto al interior de la metrópoli como en el resto de sus dominios.[5] Un primer paso se centró en el sistema naval y por ello tras el nombramiento de José Patiño como intendente general de Marina (1717) se llevaron a cabo acciones para fomentar la construcción de embarcaciones, mejorar los contactos con los territorios de ultramar e incrementar los aranceles ligados a ellos.[6] Ejemplo de esos cambios fueron el Reglamento de Flotas de 1720, el incremento de navíos de registro o la creación de compañías comerciales que se dirigieran a zonas periféricas al sistema de flotas.[7] Pero sujetar mejor a dichos territorios implicaba también conocerlos con mayor detalle. Por ello se dictaron una serie de ordenanzas donde se solicitaba que las autoridades coloniales realizaran descripciones de sus respectivas jurisdicciones.[8] Una de las más importantes fue la dictada en 1734 por

[5] Christopher Storrs explica que aunque se ha pensado que la dinastía Borbón volcó sus intereses en los territorios italianos durante la primera parte del siglo XVIII en realidad hay que considerar que su pérdida obligó a voltear la mirada al Atlántico y llevar a cabo reformas en las Indias. Véase "Felipe V: Caesura or Continuity?", en *Early Bourbon Spanish America. Politics and Society in a Forgotten Era (1700-1759)*, Francisco Eissa-Barroso y Ainara Vázquez (ed.), Leiden y Boston, Brill, 2013, p. 11-13.

[6] John Lynch, *El siglo XVIII. Historia de España*, Juan Faci (trad.), Barcelona, Crítica, 1991, p. 112-117; Iván Valdéz Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas/Iberoamericana, 2011, p. 15-16.

[7] Sobre esos temas, véase Lynch, *El siglo*…, p. 110-139; Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, España, Ariel, 1979, p. 145-148; Iván Escamilla, *Los intereses malentendidos. El consulado de comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 125-126.

[8] Francisco de Solano explica que esto se hizo a partir de cuestionarios confeccionados en el Consejo de Indias y que se enviaron a los virreinatos americanos en varias ocasiones desde 1530 y hasta 1812. Estos cuestionarios o relaciones geográficas involucraron a funcionarios coloniales de distintos niveles. Mientras que las relaciones del siglo XVI sirvieron más para funciones administrativas, las del XVIII ayudaron a la conformación de obras históricas, eclesiásticas, geográficas, estadísticas y socioeconómicas. Con estas detalladas informaciones se intentaba administrar

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el mismo Patiño en la que se ordenaba enviar relaciones actualizadas de las condiciones físicas, poblacionales y económicas de los territorios de ultramar y de los contactos marítimos en ellos practicados.[9]

El caso de la ruta transpacífica fue uno de los temas a considerar por parte de las autoridades metropolitanas, lo cual se evidencia con el hecho de que desde inicios de la centuria intentaron llevarse a cabo modificaciones administrativas. Cabe recordar que los comerciantes andaluces desde el siglo XVI se quejaron del comercio transpacífico y alegaron que las grandes cantidades de géneros asiáticos enviados a Nueva España a través de los galeones de Manila inundaban los mercados americanos y provocaban que el comercio de las flotas atlánticas tuviera cada vez menos éxito. Lo anterior llevó a que las autoridades metropolitanas dictaran cinco reglamentos (1702, 1720, 1726, 1734 y 1769) con los que se intentó limitar el comercio transpacífico. Sin embargo, el resultado no fue el esperado pues al ser esos reglamentos diferentes entre sí, y en ocasiones dictar ordenanzas distintas, se alegó que en lugar de servir para establecer mejores controles generaban desórdenes, por lo que no fueron respetados; esto provocó que durante la primera parte de la centuria pocos cambios se llevaran a cabo.[10]

Por otro lado, el problema de los contrabandos también se relacionó con la ruta misma de los galeones. Hay que recordar que éstos usualmente partían de Manila y transitaban por el estrecho de San Bernardino hasta salir a mar abierto; este tránsito era aprovechado para llevar a cabo diversas actividades ilícitas de carga y descarga fuera de los registros oficiales. Posteriormente, ya en mar abierto,

de manera más eficaz los reinos de ultramar. Como era difícil enviar funcionarios a recorrer los territorios por ello se recurrió a las autoridades menores y para que hubiera cierta uniformidad en sus informes fue que se elaboraron los cuestionarios. Véase "Significación y tipología de los cuestionarios de Indias", en *Cuestionarios para la formación de las Relaciones Geográficas de Indias. Siglos XVI-XIX*, Francisco de Solano (ed.), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988, p. XVII-XX.

[9] Stanley Stain y Bárbara Stain, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, Natalia Mora (trad.), Barcelona, Crítica, 2000, p. 296-297; Escamilla, *Los intereses…*, p. 243-254.

[10] Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 58-59.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

las naves se dirigían al norte y a la altura de Japón la corriente Kuro Sivo las ayudaba a dirigirse al noroeste novohispano, desde donde costeaban hasta Acapulco. El tornaviaje se hacía viajando al sur para aprovechar corrientes ecuatoriales y así alcanzar las costas asiáticas; las naves paraban primero en las Marianas y posteriormente se adentraban en el estrecho de San Bernardino para volver a Manila. Es importante considerar que la navegación transpacífica se hizo regular por haberse aprendido la relevancia de respetar las corrientes, los vientos y sobre todo las temporadas de los monzones. Los galeones usualmente salían en junio y alcanzaban el norte aprovechando los monzones de verano que soplaban de sur a norte desde el mar, y posteriormente su viaje a las costas de la Nueva España se lograba hacia los meses de noviembre o diciembre cuando ya había pasado el cordonazo de San Francisco por esa zona. Finalmente los galeones arribaban a Acapulco hacia diciembre o enero. Las labores de carga y descarga podían realizarse hasta marzo o a más tardar abril pues era imperativo que las naves iniciaran su tornaviaje para aprovechar nuevamente los monzones de verano que los impulsarían hacia el norte y ayudarían a las naves a llegar a Manila en julio.[11]

La regularidad con la que llegaron a practicarse las navegaciones transpacíficas por un lado permitió establecer puntos específicos para hacer contrabandos diversos, como ya se mencionó sucedía a lo largo del estrecho de San Bernardino; pero por otro lado también permitió que los enemigos de España conocieran el derrotero, lo cual se volvió un problema cada vez mayor. Sobre este punto hay que recordar que desde fines del siglo XVII los ingleses incrementaron sus incursiones al Pacífico americano y uno de los principales alicientes fue hacer del galeón de Manila su principal botín. Sus intentos por fin tuvieron resultados cuando en 1709, en el marco de la Guerra de Sucesión Española (1701-1713), una escuadra comandada por Woodes Rogers interceptó a la nave *Nuestra Señora de la Encarnación*. Posteriormente, en 1742, esa hazaña fue repetida cuando el comandante George Anson en el marco de la Guerra del Asiento u Oreja de Jenkins (1739-1748) atacó y sometió al galeón *Nuestra Señora de Covadonga* a las

[11] Yuste explica tanto derrota y manera en que la navegación se hizo regular, en *Emporios*…, a lo largo del capítulo 1.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

afueras de Filipinas.[12] Ambas capturas se llevaron a cabo en lugares específicos por donde se sabía pasaban los galeones.

Podría decirse que desde la primera parte del siglo XVIII se hizo cada vez más evidente el poco control que las autoridades metropolitanas tenían sobre las navegaciones transpacíficas, además de la vulnerabilidad de su ruta tradicional. Por ello en el marco de las descripciones ordenadas sobre los territorios de ultramar las Filipinas y sus contactos marítimos fueron incluidas. La orden de Patino de 1734 fue recibida por el gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739) y tocó a él enviar informaciones detalladas de la situación del archipiélago; de hecho un primer informe se remitió en 1738.[13] Sin embargo, cabe decir que estas ordenanzas metropolitanas coincidieron con una propuesta que previamente expuso el experimentado piloto Henrique Herman en 1730 para que las naves filipinas se dirigieran a Nueva España por un nuevo derrotero. Este hecho no fue inusual pues fueron varias las propuestas que surgieron en los territorios americanos y filipinos por parte de funcionarios coloniales que contaban con conocimiento de sus respectivas jurisdicciones gracias a su experiencia en ellas. Estas propuestas no únicamente reflejaron las problemáticas existentes en dichos lugares, sino que sugirieron acciones a tomar a partir de sus realidades y posibilidades.[14] Ese parece que fue el caso de Herman. Es posible que en el marco de las revisiones comerciales y de la remisión de los reglamentos antes mencionados surgiera esta propuesta que, además de exponer sus beneficios navales a la seguridad de los galeones, en

[12] Guadalupe Pinzón Ríos, "En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)", *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 44, junio de 2011, p. 45–76. Con detalle, la expedición de Anson en el Pacífico puede verse en Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, José Manuel Álvarez Flores (trad.), Madrid, Turner Océano, 2002, p. 168-181.

[13] Barrios, *Vientos*…, p. 577-578.

[14] José María Serrera explica que desde la década de 1730 hubo una "generación preilustrada" compuesta de personajes de distintas esferas profesionales y niveles de formación que escribieron sobre diversas problemáticas existentes en los territorios de ultramar. Véase, el estudio preliminar hecho en José Antonio Villaseñor y Sánchez, *Suplemento al Theatro Americano (La ciudad de México en 1755)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980, p. 12.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

gran medida buscaba evitar los contrabandos practicados a lo largo del estrecho de San Bernardino.[15] Y para lograrlo había que voltear la mirada al norte de Luzón.

(Re)conociendo el norte de Luzón

Henrique Herman fue un piloto mayor con gran experiencia en las navegaciones transpacíficas. Participó por primera vez en ellas en 1704 y en total realizó seis viajes a Nueva España.[16] Dicha experiencia le permitió conocer y tener la autoridad suficiente para afirmar cómo las navegaciones a través del estrecho de San Bernardino en realidad habían sufrido pocas modificaciones debido a los intereses comerciales ilícitos que ahí se practicaban y no por cuestiones náuticas. Explicó que las travesías por la zona eran poco seguras pues había momentos en los que la falta de vientos podían retrasar las navegaciones hasta un mes o bien el exceso de ellos podría dañar a las naves mismas, y ejemplificó estas situaciones con una serie de accidentes acontecidos a lo largo de ese estrecho. Explicó también que dichos accidentes en gran medida se debían a que a lo largo del estrecho de San Bernardino no había puertos seguros donde las embarcaciones pudieran resguardarse, por lo que éstas no tenían forma de protegerse como usualmente alegaban los defensores de esta ruta.[17] Este argumento incluso fue retomado en Madrid por el cosmógrafo mayor quien al revisar la propuesta de Herman comparó este intento por evadir el estrecho de San Bernardino con lo que sucedía en otros espacios marítimos:

[15] Díaz-Trechuelo explica que la propuesta no era nueva pues desde 1613 fue considerada por el procurador general de Manila, Hernando de los Ríos Coronel, pero nada se había hecho al respecto por la resistencia de los comerciantes que ya tenían bien organizadas estrategias y lugares para introducir cargas fuera de registro. Véase Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos…*, p. 2-3.

[16] Este personaje y su experiencia naval es explicada en Barrios, *Vientos…*, p. 494.

[17] El informe hecho por los pilotos, en especial el testimonio del almirante Ygnacio Yriberri se centró en hacer una relación sobre diversas naves accidentadas a lo largo del estrecho de San Bernardino; *Revisión y opiniones de diversos pilotos sobre la propuesta de Henrique Herman*, Manila, 23 de enero de 1730, Archivo General de Indias [en adelante AGI], *Filipinas* 95, n. 1, f. 18-30.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> [¿] Cuántas se estimara el saltar medio rumbo o derrotero para evitar el canal de Bahamas tan fatal a nuestras flotas de Nueva España y cuántas veces han intentado nuevos rumbos los holandeses y otras naciones para libertarse si fuera posible del celebre estrecho de Magallanes y lo mismo de otros estrechos? Y la razón de esto es el saber enseñado la experiencia a los navegantes ser su mayor enemigo la tierra, cuando el mar y los vientos se enfurecen por lo que procura surja engolfándose y buscando el mar ancho cuanto les es posible.[18]

La nueva derrota propuesta por Herman, según él mismo explicaba, implicaría pasar por una zona abierta y con pocos escollos que afectaran a las travesías. Las naves deberían salir de Manila y en lugar de dirigirse al sur lo harían al norte hasta alcanzar el cabo Bojeador y posteriormente el del Engaño, para desde ahí dirigirse a mar abierto. Ese tránsito se haría entre las islas Babuyanes y Luzón. Pese a que se consideraba que esa zona tenía fuertes corrientes que podrían afectar a las embarcaciones, Herman explicó que más bien éstas serían benéficas pues reducirían los tiempos de navegación, lo cual a su vez disminuiría riesgos en la salud de las tripulaciones que usualmente enfermaban a causa de las prolongadas travesías; incluso se señaló que la ruta propuesta, al acortar el tiempo de viaje, permitiría que la feria de Acapulco se adelantara y por tanto que el tornaviaje no se retrasara.[19] La propuesta fue revisada por otros pilotos y pese a que varios de ellos la apoyaron se creyó conveniente hacer un viaje de exploración. En 1740 se ordenó a los pilotos Manuel Correa y José Macías que reconocieran la parte norte de Luzón en la fragata *Nuestra Señora del Rosario*. Sus instrucciones eran registrar los bajos, isletas o escollos que hubiera a lo largo de las costas y que en la parte norte reconocieran el grupo de islas llamadas Babuyanes, midiendo las distancia que había entre ellas y de éstas con respecto a Luzón. Posteriormente, la nave debía regresar a Manila por el estrecho de San Bernardino.[20] El viaje se hizo hasta febrero de 1741 y tuvo algunos contratiempos que obligaron

[18] *Revisión de la propuesta de Henrique Herman hecha por el cosmógrafo de las Indias Carlos de la Reguera*, Madrid, Colegio Imperial de la Compañía de Jesús, 30 de noviembre de 1733, AGI, *Filipinas* 95, n. 1, f. 75-76v.

[19] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos…*, p. 5-8.

[20] *Ibidem*, p. 16-17.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

a la nave a hacer escala en Cagayán, que era un puerto al norte de Luzón (en la provincia de Nueva Segovia). Hacia mayo la expedición recorrió las Babuyanes y se describió que la isla de Fuga tenía en su costa occidental un puerto pequeño y bien abrigado capaz de recibir embarcaciones grandes. Esta isla estaba poblada y de ella tomaron a un práctico que los dirigió a la isla de Camiguin en cuya costa occidental encontraron un puerto al que llamaron San Pío V. Posteriormente, recorrieron los canales entre las islas y llegaron a la de Calayan, la cual reconocieron y consideraron que no contaba con alguna bahía que pudiera funcionar como puerto. Finalmente, quince días después de estar en la zona, regresaron a Cagayán.[21] Volvieron a salir en junio para dirigirse al estrecho de San Bernardino como se les había ordenado, pero vientos contrarios los obligaron a refugiarse entre las Babuyanes y posteriormente volvieron a Cagayán (figura 1).

Debido a los contratiempos sufridos, Correa y Macías consideraron que la ruta propuesta por Herman era más peligrosa que la tradicional; no obstante, también explicaron que en realidad tampoco se tenían buenas descripciones del estrecho de San Bernardino, lo cual era necesario para mejorar la derrota por ahí practicada. Así lo expusieron:

> No hay duda señor que se hace formidable al parecer el riesgo por el antiguo derrotero por San Bernardino por las muchas islas que se hallan vecinas en todo él, pero no hay duda también que fuera mucho menos si estas estuviesen registradas y mapeados los puertos y surgideros que en ellas hay con mas exactitud y puntualidad (por personas para ello inteligentes) que las que tienen las mapas ordinarias de este embocadero de que se bajen los pilotos que cursan esta carrera para en caso de necesidad poder con toda seguridad y sin recelo valerse de ellos.[22]

Pese a que Correa y Macías no consideraron prudente cambiar la derrota de los galeones, su informe hace pensar que en realidad había poco conocimiento, y por supuesto pocos registros, de la parte

[21] *Ibidem*, p. 18-19. La narración de este viaje puede verse en *Relación de viaje hecha por los pilotos Manuel Correa y Joseph Macías García*, Manila, 12 de enero de 1741, AGI, *Filipinas* 150, n. 12.

[22] *Idem*.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

norte de Luzón. Esto se piensa en primer lugar porque exploraron las Babuyanes en busca de puertos útiles e incluso bautizaron uno que lo probable es que desconocieran previamente. Por otro lado, explicaron que las navegaciones entre Luzón y las Babuyanes eran muy fáciles de llevar a cabo y si ellos pudieron transitar por la zona en tiempo de brisas, sería mucho más sencillo hacerlas en época de vendavales, lo que hace suponer que no había certeza de dichos contactos y por ello hicieron suposiciones al respecto.[23] No obstante si bien lo probable es que se contara con pocos registros geográficos de las islas al norte de Luzón, eso no significa que se les desconociera del todo, sino que más bien existían otro tipo de informaciones sobre ellas. Un ejemplo es la descripción hecha en 1726 en la cual se explicaba que las Babuyanes eran islas pobres y con reducida población de indios pese a que contaban con algunos beneficios como clima benigno, tierras aptas para la labranza, abundante agua, pescado, buenas costas y ensenadas para embarcaciones medianas y barcos de porte.[24] Es posible también que los habitantes de esas islas mantuvieran contactos marítimos regulares y por ello cuando Corral y Macías hicieron su travesía pudieron recurrir a un práctico que les ayudó a transitar por la zona.

Respecto a las Batanes, es más difícil saber si se les conocía. María Baudot explica que se les incluyó en una propuesta de 1686 lanzada por la orden de Santo Domingo para evangelizar a los naturales de los archipiélagos al norte de Luzón.[25] No obstante, no aparecen señaladas en fuentes cartográficas, lo cual hace poco probable que se les frecuentara. Al respecto hay que recordar que los españoles mantuvieron una reducida presencia en Formosa todavía a inicios del siglo XVII, pero posteriormente fueron expulsados de ahí por los holandeses quienes entre 1624 y1662 la ocuparon. Posteriormente éstos fueron echados por el pirata chino Kuoxinghe —Coxinga— y finalmente la administración del lugar fue tomada por autoridades chinas. Durante estos cambios los contactos marítimos por la zona no

[23] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos…*, p. 20-22.

[24] *Carta de la Audiencia de Manila sobre traslación de naturales*, Manila, 10 de junio de 1726, AGI, *Filipinas* 175, n. 13.

[25] Baudot, *Cubrir…*, p. 350.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

desaparecieron, sino que más bien se reestructuraron.[26] Por tanto, por ahí transitaron naves de chinos, armenios, españoles, holandeses, portugueses y desde 1635 también ingleses, además de navegantes locales.[27] Aunque no parece que las Batanes fueran un punto de encuentro regular en esos contactos al menos se sabía de su existencia y eso puede apreciarse en la cartografía del momento. No obstante, en ocasiones fueron referidas con otro nombre o incluso sin él.

Es evidente que el espacio marítimo al norte de Luzón no era del todo desconocido y el mismo Herman lo explicó diciendo que existían registros hechos por extranjeros, lo cual se había reflejado en mapas como los de "Joan Blaeu, Nicolas Vicher, Federico Voit y Hendriet Donclier" (figura 2).[28]

Por otro lado, también se tenían registros de navegantes como el del piloto Pedro Laborde Taussias, quien citaba el testimonio de su compatriota francés don Juan Boisloré, el cual dijo que en dos ocasiones (1703 y 1712) transitó por el norte de Luzón. Además, se tenía noticia de que entre 1714 y 1718 pasaron por esa zona 14 navíos franceses procedentes de Perú a cuyos capitanes Boisloré conoció en Cantón. Y según Herman, todos esos franceses dijeron que habían navegado por el norte de Luzón y que consideraban que la ruta seguida era muy segura, tanto que algunos la usaron para regresar a las costas peruanas.[29] Incluso Herman explicó la impor-

[26] Como se temió que el avance chino se dirigiera a las Filipinas fue necesario fortalecer los presidios del norte, incluso en detrimento de algunos del sur como los de Ternate o Palawan. Barrio, *Vientos*…, p. 56.

[27] En 1635 se firmó un tratado de paz entre Inglaterra y Portugal con el que se autorizó que las naves inglesas de la *East Indian Company* pudieran viajar hasta Macao, de esta forma los portugueses podrían usarlas para su comercio pues los holandeses no las atacarían. Véase George Bryan Souza, *The Survival of Empire. Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986, p. 214-219; Patricia Drumond, *As relações luso-britânicas na China meridional (século XVII)*, Madeira, Centro de Estudos de História do Atlántico, 2002, p. 76-85.

[28] *Réplica de Henrique Herman a las observaciones hechas a su proyecto*, Santa Cruz, 27 de mayo de 1730, AGI, *Filipinas* 95, n. 1, f. 75-76v. Es probable que cuando Herman menciona a Bleau se refiera al *Atlas Maior*, mientras que cuando menciona a Visscher se refiera al mapa *Orbis Terrarum Tabula*. Los otros autores no se pudieron ubicar.

[29] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos*…, p. 28. Sobre las naves francesas hay que recordar que durante la Guerra de Sucesión Española algunas de estas también co-

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tancia que habían tenido los monzones en el éxito de dichas travesías y por tanto lo tendrían en la derrota que él proponía:

> […] y que los muchos navíos franceses que han pasado a la gran China por la derrota propuesta es cierto que venían de Leste a el Oeste de que se infiere con certidumbre moral, que venían con el monzón que eran los meses de marzo abril y mayo cuando estos navíos franceses llegaban a Marianas y al Cabo de Engaño por el mes de junio y como entonces no se ha entablado el vendaval no tenían fuerza las corrientes y las aguas sin duda alguna corrían al Oeste y así embocaban y pasaban dichos navíos con felicidad y por el contrario por el mes de julio que en mar ancha es la fuerza del vendaval como entonces corre el agua con el viento es favorable a desembocar por la nueva derrota que se propone entre el Cabo de Bojeador y Cabo del Engaño y no habrá piloto ni marinero de inteligencia y práctica que diga lo contrario por ser lo referido conforme a reglas de mar y pilotaje.[30]

Por otro lado, desde la perspectiva de las autoridades españolas, Herman mencionó que navegantes como él habían transitado por el norte de Luzón varias veces y esos viajes constaban en algunos manuscritos que estaban en manos del regidor de Manila don Juan Bauptista de Uriarte.[31] Esta idea se reforzaba con el testimonio de los pilotos que evaluaron la propuesta de Herman ya que explicaron cómo ellos conocían la zona por haberla navegado, además de mencionar que anteriormente había sido una región a través de la cual se mantuvieron contactos con Japón:

> […] y los que deponemos los mas por repetidos viajes que tenemos hecho con bajeles de todas partes podemos asegurar como visto y reconocido desde Mariveles hasta las Babuyanes que no se ofrece el mas mínimo embarazo que pueda impedir la nueva derrota que se pretende los continuos barcos, y champanes que van a Emuy y Cantón las mas

menzaron a transitar por la zona, pues recibieron licencia para comerciar en las costas de Chile y Perú, y desde ellas también navegaron hasta las costas asiáticas. Sobre el tema, véase Stanley y Stanley, *Plata*…, p. 137-140 y 152-176; Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Jordi Beltrán (trad.), Barcelona, Ariel, 1979, p. 40-47

[30] *Réplica de Henrique Hernán a las observaciones hechas a su proyecto*, Santa Cruz, 27 de mayo de 1730, AGI, *Filipinas* 95, n. 1, f. 74v-75.

[31] *Ibidem*, f. 70v-71.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> veces reconocen dichas Babuyanes y no se tiene noticia de otra cosa en contrario dejando otros muchos que traficaron en tiempos pasados de esta ciudad a el Japón en que precisamente avistaban dichas Babuyanes que con esto es muy suficiente para probar que dicha nueva derrota no es nueva en su realidad.[32]

Además, los proyectos misionales llegaron a considerar a las islas del norte. Como antes se dijo, en 1686 miembros de la orden de Santo Domingo solicitaron licencia para establecerse en Calayán, la cual les serviría de plataforma para alcanzar otras islas y así evangelizar a sus naturales; esto les fue autorizado y los trabajos misionales iniciaron en 1708, cuando se fundó la Provincia del Santo Rosario.[33] Sin embargo, pronto los religiosos informaron que las condiciones de las Babuyanes y de las Batanes eran muy duras "por los contrastes de los vientos y lo arrebatado de las corrientes que lo más del año se experimenta", lo cual las hacía estériles y carentes de agua, además de que era difícil y costoso enviarles bastimentos. Por ello en 1725 se solicitó trasladar a todos los indios cristianizados de las Batanes a Calayán, que era la isla de las Babuyanes más apta para dicha población; los frailes consideraron que ese plan sería viable ya que desde 1720 habían promovido dicha mudanza y logrado con éxito reubicar a 120 familias.[34] Para favorecer ese traslado, se solicitó que a los indios se les perdonaran los tributos por un periodo de cinco años además de enviar durante los primeros meses remesas de arroz con las que pudieran mantenerse en lo que ellos obtenían su propia producción. La solicitud fue aprobada incuso en la metrópoli,[35] desde donde se ordenó prestar la ayuda necesaria para el traslado; ésta sobre todo se centró en la fábrica de dos naves en Cagayán en las que se planeó enviar bastimentos y pertrechos de Ilocos y de Cavite para el personal que llevara a cabo el traslado así como las remesas regulares solicitadas. Todo ello tendría un costo

[32] *Junta de pilotos donde se evaluó viaje de Manuel Correa y Joseph Macías*, Manila, 16 de enero de 1741, AGI, *Filipinas* 150, n. 12.

[33] Baudot, *Cubrir…*, p. 350.

[34] *Carta de la Audiencia de Manila sobre traslación de naturales*, Manila, 10 de junio de 1726, AGI, *Filipinas* 175, n. 13.

[35] Buen Retiro, 12 de julio de 1724, AGI, *Filipinas* 175, n. 13. Llega a Manila el 16 de mayo de 1726, AGI, *Filipinas* 175, n. 13.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de 59 398 pesos.[36] Dicha cantidad se ordenó fuera remitida desde las Reales Cajas de México de forma separada al situado.[37] Hacia 1744 se informaba a la metrópoli que el dinero había sido remitido y los traslados de naturales realizados.[38]

Por tanto, podría pensarse que aunque las islas al norte de Luzón fueran conocidas por algunos navegantes, e incluso débilmente sujetas a la administración filipina, desde la perspectiva oficial eran consideradas periféricas. Esto puede apreciarse en la cartografía oficial; el mejor ejemplo es la *Carta Hydrographica y Chorographica de las islas Filipinas* de 1734 del jesuita Pedro Murillo Velarde (figura 3), donde las islas Babuyanes y Batanes son apenas referidas en el margen sin tenerse certeza de su forma y ubicación (figura 3).[39]

Así que para las autoridades Filipinas esas islas no eran de gran utilidad e incluso aunque se hizo un intento para extender a ellas las labores misionales, al proyecto no se le dio continuidad. Pese a que la propuesta de Herman obligó a voltear la mirada nuevamente a la parte norte de Luzón, el hecho de que el proyecto no se realizara en ese momento llevó a que las relaciones con las Batanes y las Babuyanes no se modificaran. Hubo que esperar a que las presiones externas obligaran a revalorar su importancia estratégica.

Retomando un proyecto

Luego de que en 1762 Manila fuera ocupada por los ingleses durante 18 meses, en el marco de la Guerra de los Siete Años (1757-1763) se hizo necesario reestructurar la defensa y la administración filipinas así como sus contactos marítimos. Parte de los nuevos objetivos planeados fue que se dependiera menos del situado novohispano y para ello había que generar actividades económicas redituables dentro

[36] *Testimonios de la Real Hacienda para la traslación de los naturales de las islas Batanes y Babuyanes a la de Calayan*, Manila, 16 de septiembre de 1733, AGI, *Filipinas* 145, n. 5.

[37] *Carta de Juan de Arechederra sobre traslación de naturales de Babuyanes*, Real Caja de México, 7 de abril de 1747, AGI, *Filipinas* 153, n. 2.

[38] *Ibidem*, San Ildefonso, 14 de agosto de 1744, AGI, *Filipinas* 153, n. 2.

[39] Barrios, *Vientos*…, p. 518-524.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

del mismo archipiélago, además de modificar sus tratos comerciales. Sobre este último punto dos temas fueron retomados: las navegaciones directas con la metrópoli, las cuales fueron propuestas desde la década de 1730 pero se llevaron a cabo hasta 1765,[40] y la modificación de la ruta transpacífica. Esto último volvió a la mesa de discusiones en 1771 cuando se recibió una real cédula donde se ordenaba explorar nuevamente la ruta propuesta por Herman, la cual según algunos funcionarios, como el fiscal de la audiencia de Manila Francisco Leandro de Viana, era una opción segura para las navegaciones transpacíficas que además combatiría los contrabandos practicados a lo largo del estrecho de San Bernardino.[41] Esto fue mal recibido por los comerciantes quienes explicaron que alterar la ruta implicaba adelantarla y eso afectaría las fechas en las que se hacían los tratos con otras regiones asiáticas, las cuales además dependían de la época de monzones para hacer sus travesías.[42] Pese a las quejas, en julio de 1772 el paquebote *Nuestra Señora del Rosario* recibió el encargo de viajar por el nuevo derrotero. La nave tuvo dificultades y paró en Cagayán para hacer reparaciones; posteriormente continuó con la travesía y se dirigió a las Marianas.[43] Para 1777 se ordenó se siguiera el nuevo derrotero y se indicó que las naves debían salir de Manila en mayo en lugar de hacerlo en junio como había sido habitual. Además, los galeones tendrían que hacer escala en el nuevo establecimiento de Monterrey, en el noroeste novohispano, lo cual no pudo lograrse sino hasta 1782.[44]

La nueva derrota nuevamente colocó en la mesa de discusiones el papel estratégico de las Batanes y de las Babuyanes. Esto porque los diarios de navegación de expediciones extranjeras las habían registrado aunque a las Batanes las referían como las Bashee (figura 4).

Esto era relevante pues recordemos que el bautismo cartográfico era una forma de tomar posesión simbólica de los territorios, por lo

[40] Sobre el tema, véase Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw, "La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas", en *Un océano de seda y plata*…, p. 307-340.
[41] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos*…, p. 31.
[42] Barrios, *Vientos*…, p. 493-502.
[43] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos*…, p. 38-39.
[44] *Ibidem*, p. 43-52.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que los registros desde la perspectiva española debían reposicionarse en dichas islas.[45] Lo anterior hacía evidente que la seguridad tanto del norte de Luzón como de la nueva derrota implicaba extender el espacio marítimo hispano sobre esa zona. Para hacerlo, había que asegurar la presencia española en ellas. De ahí que cuando se retomó el proyecto de la derrota por el norte se discutiera si ésta debía pasar cerca de Luzón o entre las islas Batanes y Babuyanes; en principio esa decisión se había dejado al arbitrio de los pilotos, pero posteriormente se acordó que se siguiera la primera propuesta pues cerca de Luzón sería más fácil conseguir agua, leña o víveres en caso de ser necesario. No obstante, eso no significaba que se volviera a descuidar la zona pues había que hacer frente y frenar en lo posible a los extranjeros que ya la transitaban, lo cual podía verse en los registros resultantes de algunas expediciones como las del comandante John Byron (1764-1766) y del capitán Samuel Wallis.[46] Esta última incuso pasó por las Bashee (octubre de 1767) aunque sólo las describió de forma sencilla:

> Al medio día, del día 28, alteramos nuestro curso, viramos S. por el O.; y media hora después, vimos las Islas Bashee orientadas desde S. por el E. al S.S.E distantes cerca de seis leguas. Esas islas son todas altas, pero la de más al norte es más alta que el resto.[47]

Otros navegantes de la época también hicieron referencia a esas islas por su estratégica posición geográfica que serviría para practi-

[45] Sobre el tema véase John Elliot, *Imperios del mundo Atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, Marta Balcells (trad.), España, Taurus, 2006, p. 67-70.

[46] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos…*, p. 48. No se menciona pero en la expedición (1766-1768) también participaba Phillip Carteret.

[47] "At noon, on the 28th, we altered our course, fleering S. by W.; and at half an hour after one, we saw the Bashee Islands bearing from S. by E. to S.S.E. distant about six leagues. These islands are all high, but the northermost is higher than the rest", en John Hawkesworth, William Strahan y Thomas Cadell, *An Account of the Voyages Undertaken by the Order of His Present Majesty for Making Discoveries in the Southern Hemisphere, and Successively Performed by Commodore Byron, Captain Wallis, Captain Carteret, Captain Cook...*, Londres, impreso por W. Strahan and T. Cadell, 1773, v. 3, p. 502 [Biblioteca Nacional de España, GMM/3035-GMM/3037. Tomado de la Biblioteca Nacional Hispánica, PID: bdh0000001714, consultado en octubre de 2016.] La traducción es propia, cualquier error es mi responsabilidad.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

car navegaciones por la parte norte del Pacífico. Al respecto hay que recodar que los ingleses, durante la segunda parte del siglo XVIII, paulatinamente se posicionaron en la bahía de Nutka y participaron en el tráfico peletero el cual tenía gran demanda en las costas asiáticas. Dichos tratos llevaron a que algunos navegantes ingleses propusieran nuevas actividades a practicar en ese océano y para ello el uso de islas fuera de la jurisdicción española se convirtió en un objetivo.[48] En ese contexto, las Batanes o Bashee fueron mencionadas por alguno navegantes como se ve en el diario del inglés John Menzies quien exploró el canal al sur de Formosa (1788-1789):

> Estas islas, las cuales están situadas entre Formosa y Luconia, son cinco en número, además de cuatro pequeñas y rocosas islas, las cuales sin embargo, están cubiertas con vegetación. Dampier dio los siguientes nombres a las cinco más grandes: Isla Granston, que es la más considerable, Isla Monmouth, que es la siguiente en tamaño, Isla Goat, Isla Orange, e Isla Bashee, la cual es la más pequeña de las dos anteriores. Están habitadas por una raza fuerte de hombres atléticos quienes hasta ahora están contentos con su tierra que produce todo lo que necesitan para su sustento y comodidad: pero nosotros no podemos suponer que la felicidad que esta gente posee será mayor bajo el yugo de España.[49]

[48] Un ejemplo de este proceso en las islas septentrionales del Pacífico americano puede verse en Guadalupe Pinzón Ríos, "Proyección inglesa sobre las islas del Pacífico novohispano a través de sus mapas y diarios de viaje —siglo XVIII", en *Cartógrafos para toda a Terra. Produção e circulação do saber cartográfico ibero-americano: agentes e contextos/Cartógrafos para toda la Tierra. Producción y circulación del saber cartográfico iberoamericano: agentes y contextos*, Francisco Roque de Oliveira (coord.), Lisboa, Biblioteca Pública de Lisboa/Universidad de Lisboa/Universidade Nova de Lisboa, 2015, v. 1, p. 371-390.

[49] "These islands, which are situated between Formosa and Luconia, are five in number, - besides four small rocky islets, which, however, are covered with verdure. Dampier gave the following names to the five larger of them: Granston Island, which is the most considerable, -Monmouth Island, which is the next in size,- Goat Island, Orange Island, and Bashee Island, which are much smaller than the two former. They are inhabited by a race of strong, athletic men, who have been hitherto happy in a soil that produced every thing necessary for their support and comfort: but we cannot suppose that the happiness these people possessed will find any addition from the yoke of Spain", John Meares, *Voyages Made in the Years 1788 and 1789, from China to the N.W. Coast of America: with an Introductory Narrative of a Voyage Performed in 1786 from Bengala in the Ship Nootka*, *London, Printed in Loographic*

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Así que estos avances y registros enemigos, aunado a la captura que los ingleses hicieron de Manila en 1762, obligaron a que las autoridades filipinas intentaran delimitar mejor los espacios por los que se realizarían las navegaciones transpacíficas y para ello se hizo necesario tomar posesión de las islas aledañas. No obstante para extender dicho espacio fue mejor alcanzar y ocupar la región más alejada; tal vez por ello el nuevo proyecto sobre todo hizo referencia a las Batanes y a la conquista que debía hacerse de ellas.

Como explica María Baudot, el primer paso se dio en 1775 cuando se pidió a la orden de Santo Domingo que dieran noticias sobre las islas debido a su experiencia anterior en ellas. También se solicitó el testimonio del alcalde mayor de Cagayán cuya nave en 1769 había sido arrastrada a una de las islas más al norte y gracias a sus tripulantes, que pudieron hablar con los naturales, se enteró de que había otras islas donde tiempo atrás llegaron misioneros. Hubo además otros testimonios como la del armador y comerciante Matías Suárez que estuvo en esas islas obligado por un temporal. Un testimonio más fue el de Joaquín Melgarejo quien pasó cinco meses en las Batanes comerciando con los naturales. Por tanto, era evidente que pese al traslado de los indios cristianizados a Calayan, hecha por los dominicos, las Batanes siguieron estando pobladas y realizando algunos tratos.[50] Con dichas informaciones se ordenó llevar a cabo más reconocimientos y sobre todo levantar plano de rutas y puertos con señalamientos de corrientes y bajos. Díaz-Trechuelo explica que esto incluyó reconocimientos en torno a Formosa que a su vez sirvieran para determinar mejor la ubicación de las Batanes.[51] Pero fue hasta 1777 cuando José de Gálvez ordenó al gobernador José de Basco y Vargas su conquista espiritual y temporal, lo cual coincidió con otra orden para que se cambiara el derrotero de los galeones de Manila.[52] Ese mismo año se hizo la ruta por el norte de

Press and sold by J. Walter, No. 169, Picadilly, opposite old Bond Street, 1791, Londres, Loographic Press, v. 1, p. 91-99 [John Carter Brown Library, D791, M484v, v. 1.]

[50] Baudot, *Cubrir*…, p. 343-354.

[51] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos*…, p. 41-42. Estos intentos y revisiones de las Batanes no fueron únicos pues en ese marco se hicieron exploraciones y propuestas sobre otras islas, como fue repoblar Marianas o explorar y ocupar las Carolinas y las Palaos. Véase Barrios, *Vientos*…, p. 506-518.

[52] Baudot, *Cubrir*…, p. 343.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Luzón doblando el Cabo del Engaño. El segundo viaje se hizo en 1780 a pesar de que los comerciantes continuaban resistiéndose. La nueva derrota fue acompañada por los intentos de conquista sobre las Batanes (1781) No obstante, esos se vieron frenados cuando llegaron noticias de Pondicherry sobre el rompimiento entre Inglaterra y Francia (1779); como se temió un nuevo ataque inglés en Filipinas, se prefirió concentrar las fuerzas en Manila. Pese a ello, es posible que los esfuerzos previos tuvieran resultados pues al menos, ante la mirada extranjera, parecía que los españoles tenían jurisdicción en esas islas aunque fuese de manera débil. Así lo hace suponer este testimonio inscrito en el diario de Menzies:

> Si una nave entrara en los mares de China pasando por las Islas Bashee, su paso hacia Cantón podría ser peligroso, por las fuertes corrientes del sur en esa temporada. Ese pasaje, por lo tanto, no es tan seguro como el anterior. Especialmente porque los españoles han tomado esas islas, y se han establecido a la fuerza en ellas, aunque al presente no han extendido mucho su fuerza.
>
> Las islas Bashee, sin embargo, son llamativas y seguras; -estuvimos ahí en 1786, y conseguimos refresco. Tal vez no sea muy conocido que los españoles han tomado posesión de ellas. Pero así es. Y el gobernador reside en la isla Grafton, con cerca de cien soldados, varios oficiales, algunos religiosos, y cinco o seis piezas de cañón que fueron montadas frente a sus casas; pero sin fortificación o defensa de ningún tipo.[53]

Ante esta creciente amenaza las autoridades españolas mantuvieron órdenes de continuar con la nueva derrota e incluso ampliar también sus puntos de escala en las costas americanas que también estaban en expansión hacia el norte como respuesta a los asentamientos rusos e ingleses de Nutka. Por ello en 1781 el galeón *San*

[53] "If a ship enters the China seas by making the Bashee Islands, her passage to Canton may be endangered, from the strong Southerly currents at that season. This passage, therefore, is not so secure as the former, particularly as the Spaniards have seized these islands, and established a force on them, though at present of no great strength or power. The Bashee Islands, however, are bold and safe; -we were here in 1786, and procured refreshments. It may not be generally known that the Spaniards have taken possession of them. But so it is; and a governor resides on Grafton Isle, with about an hundred soldiers, several officers, a few priests, and five or six pieces of cannon, which are mounted before his house; but without fortification or defences of any kind", Meares, *Voyages*…, v. 1, p. 91- 99.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Felipe llegó primero al departamento de San Blas (fundado en 1768) pues iba dirigido por el comandante Bruno de Hezeta y el piloto Antonio Mourelle, oficiales de dicho establecimiento. Sin embargo, a pesar de que las navegaciones por el nuevo derrotero continuaron, los comerciantes siguieron remitiendo sus quejas a las autoridades metropolitanas, lo cual provocó que en 1791 el gobernador de Filipinas, Félix Berenguer de Marquina, ordenara que los galeones regresaran a la ruta tradicional.[54] Esto llevó a replantear la relevancia de ocupar las Batanes pues los intentos hasta ese momento hechos habían sido costosos, por lo que volvió a considerarse nuevamente su abandono.

Comentario final

Como ha podido apreciarse, a lo largo del siglo XVIII las autoridades españolas intentaron, desde la metrópoli, controlar y explotar mejor los territorios ultramarinos y para ello dictaron una serie de ordenanzas que buscaron reestructurar su administración. Se puso especial atención en el comercio marítimo, y la ruta transpacífica fue de las más consideradas ya que al modificarla se intentaba combatir los contrabandos comúnmente practicados. Si bien para ello se llegaron a dictar reglamentos con los que se pretendió modificar las practicas mercantiles ligadas a los Galeones de Manila, a lo largo de la centuria fue más evidente que lo que se requería era modificar las navegaciones mismas. Por ello la propuesta de un nuevo derrotero fue tan considerada. Dicha ruta rompería con los tratos ilegales acostumbrados pues llevaría a que los galeones pasaran por donde los comerciantes tenían poca presencia o bien pocas influencias. Además, la nueva derrota transitaría por zonas donde se realizarían menos (o incluso ninguna) escalas y con ello los contrabandos serían difíciles de practicar, según las autoridades. No obstante, también era verdad que la nueva ruta propuesta transitaría por zonas menos conocidas y registradas, por lo que fue necesario debatir y solicitar a las autoridades metropolitanas que dieran sus opiniones.

[54] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos…*, p. 50-52.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Durante la primera parte de la centuria pocos cambios se llevaron a cabo, en gran medida por las presiones de los comerciantes tanto mexicanos como filipinos. Sin embargo durante la segunda parte sí fue necesario hacerlos ya que había que considerar también la defensa de los propios territorios de ultramar. Aunque en especial los ingleses habían logrado capturar dos galeones el verdadero momento de alarma fue la ocupación que hicieron de Manila, lo cual evidenció lo poco protegidas que estaban las Filipinas. Esto llevó a replantear no sólo reestructuraciones administrativas en el archipiélago, sino también la relevancia de proteger los espacios marítimos por los que éste mantenía sus contactos, lo cual se lograría extendiendo los dominios hispanos a las islas aledañas.

Las Batanes y las Babuyanes son un ejemplo de dicho proceso. De ser consideradas parte de unas zonas periféricas, desde la perspectiva de las autoridades de Manila, pasaron a convertirse en zona estratégica en los proyectos navales españoles de la segunda parte del siglo XVIII y por ello la administración filipina intentó extenderse a ellas. La relevancia que cobraron las hizo formar parte de las representaciones y descripciones geográficas de la época. Aunque dicho avance se debilitó, no se perdió el interés del todo pues dichas islas continuaron dependiendo de la administración filipina.

Este trabajo se realizó en el marco de la estancia sabática realizada en 2016-2017, gracias a la beca otorgada por el PASPA/DGAPA/UNAM y al Apoyo para Estancias Sabáticas-Conacyt 2016.

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

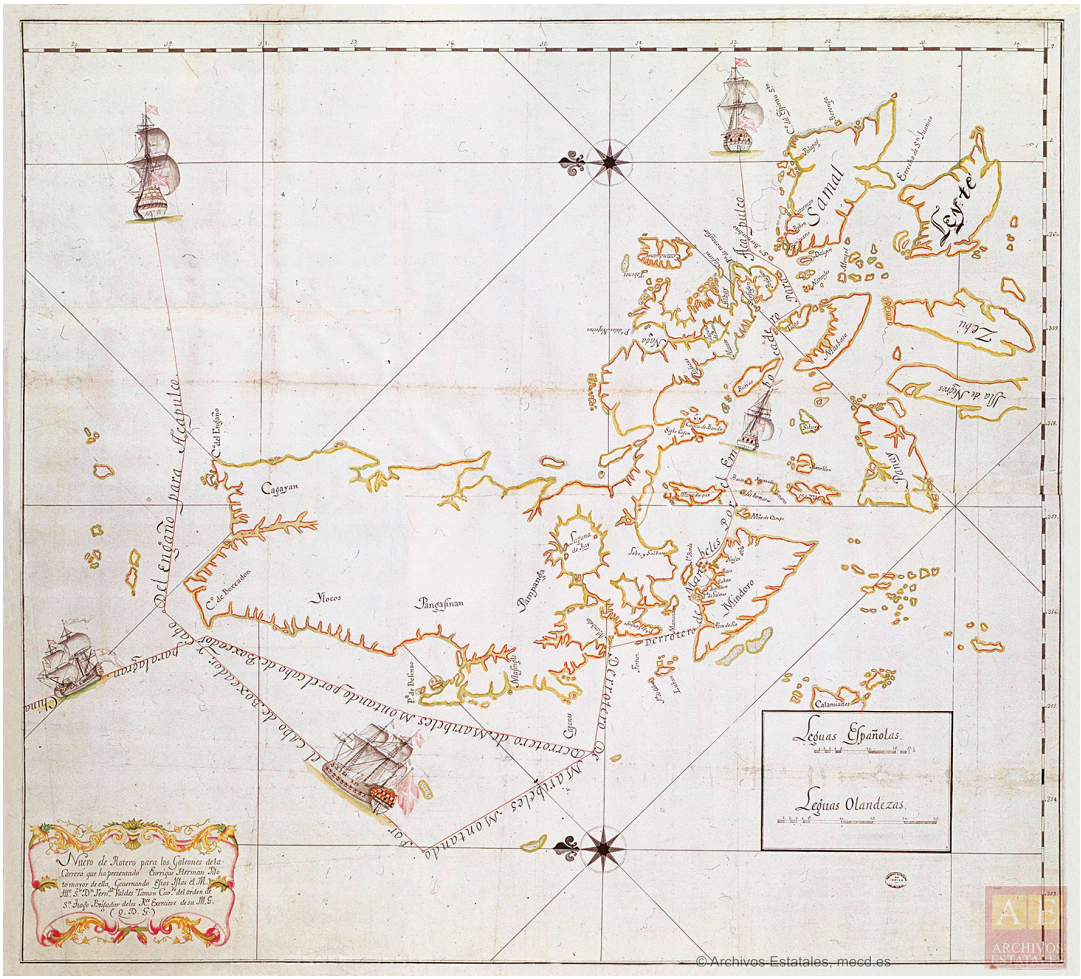


Figura 1. Nuevo derrotero para los galeones de la carrera que ha presentado Enrique Herman, piloto mayor de ella..., 1730, AGI, MP-FILIPINAS, 23

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Figura 2. Nicolaes Visscher, *Atlas contractus Orbis Terrarum*, Amsterdam (*ca.*) 1681, BNE. Biblioteca Nacional Hispánica, PID, bdh0000100757 (consultado en octubre 2016)

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html



Figura 3. Carta Hydrographica y Chorographica de las Yslas Filipinas hecha pr. el Pe. Pedro Murillo Velarde... delineada por Nicolas de la Cruz Bagay Indio [Tagalo], Manila 1734. BNE, MR/45/31. Biblioteca Nacional Hispánica, PID bdh0000024007, (consultado en octubre 2016)

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

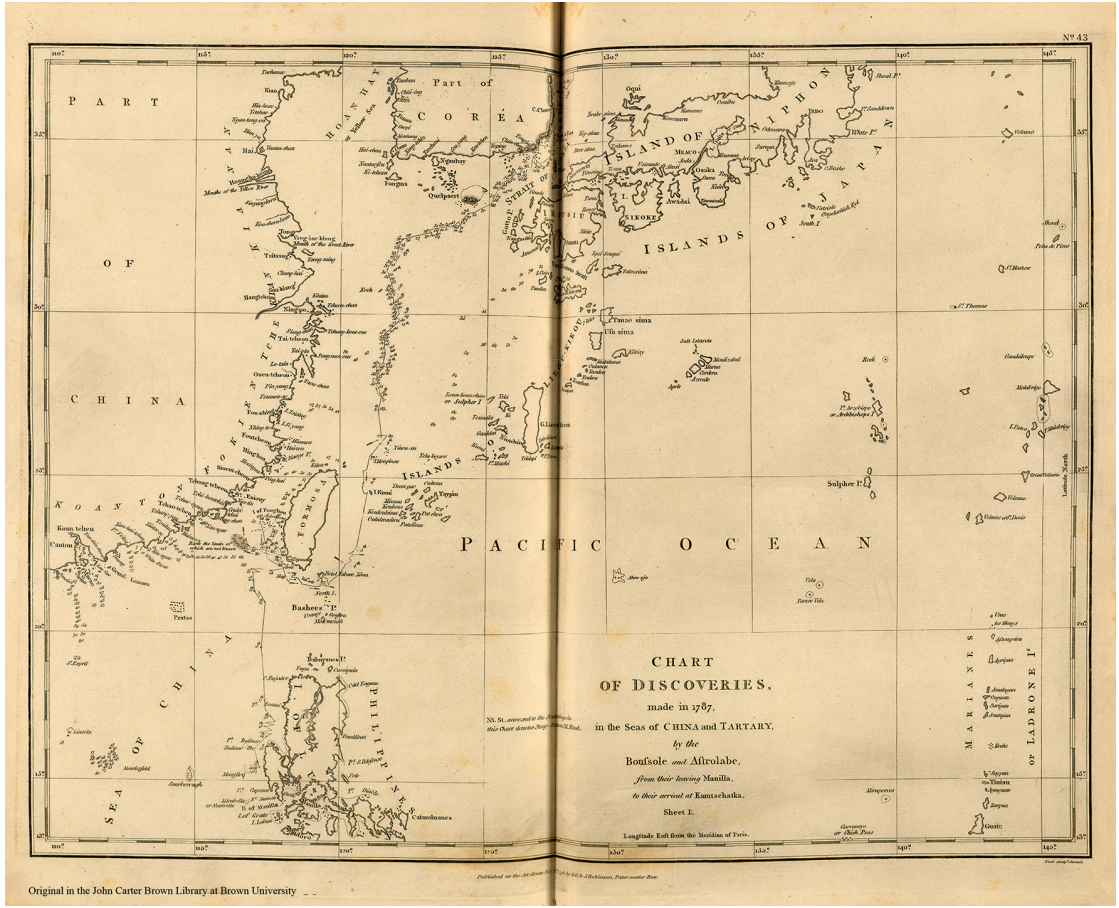


Figura 4. Chart of Discoveries Made in 1787 in the Seas of China & Tartary by the Boussole & Astrolabe, Jean-François de la Pérouse, Londres, publicado por G. G. & J. *Carta Hydrographica y Chorographica de las Yslas Filipinas hecha pr. el Pe. Pedro Murillo Velarde…* delineada por Nicolas de la Cruz Bagay Indio [Tagalo], Manila 1734. BNE, MR/45/31. Biblioteca Nacional Hispánica, PID bdh0000024007 (consultado en octubre de 2016)

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ÍNDICE

Introducción
Flor Trejo Rivera y *Guadalupe Pinzón Ríos* 9

Notas en torno a la representación del mar en la Baja Edad Media. Imagen y discursos
Martín Ríos Saloma 17

Los monstruos marinos, la oscuridad y las Islas del Paraíso. El Atlántico como espacio mítico antes del descubrimiento del Nuevo Mundo
Chet van Duzer 37

Mapas de lo invisible. La imaginación científica y artística sobre los fondos oceánicos
Carla Lois 55

Sistema-mundo-oceánico del Atlántico a través de un memorial de viaje neerlandés, 1616-1617
Rodrigo Alejandro de la O Torres 85

Estudio preliminar del navío de guerra *Dragón*, construido en La Habana en 1745 y hundido en la sonda de Campeche en 1783
Javier López Martín 129

Caminos de agua en tierra firme y mar abierto. Reconstrucción del paisaje marítimo de Los Tuxtlas, Veracruz
Mariana Favila Vázquez 167

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Otra mirada, mismo mar. Aspectos antropológicos para la arqueología de ámbitos marítimos
Víctor Ortega 195

La "pesca" de perla en el golfo californiano. Una mirada desde la *Memoria* de 1857 de José María Esteva
Dení Trejo 223

Alta California y las rutas comerciales transpacíficas
Martha Ortega Soto 249

Islas bajacalifornianas. Metáforas bordeadas entre tierra y mar
Israel Baxin Martínez 271

Islas del Pacífico en las restructuraciones marítimas españolas del siglo xviii: el caso de las Babuyanes y las Batanes
Guadalupe Pinzón Ríos 303

2020. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html