



Investigaciones geográficas

ISSN: 0188-4611

ISSN: 2448-7279

Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía

Maestri, Nicoletta

Pinzón Ríos, G. (Coord.) (2021) Cabotajes novohispanos.
Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España

Investigaciones geográficas, núm. 107, e60554, 2022

Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía

DOI: <https://doi.org/10.14350/rig.60554>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56975609016>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UNAM  redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Pinzón Ríos, G. (Coord.) (2021)
Cabotajes novohispanos. Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España.
México: Instituto de Investigaciones Históricas,
Universidad Nacional Autónoma de México,
(Serie Historia Novohispana, 114),
459 p., ISBN 978-607-30-5011-1

Las décadas recientes, en varios campos de las disciplinas históricas, antropológicas y geográficas, han sido testigos de un cambio de interés desde lo global a lo local, de la escala macro a micro de análisis, para entender cómo los contextos locales intervienen a la hora de forjar cambios a nivel más amplio. Es el caso de este libro, coordinado por Guadalupe Pinzón Ríos,¹ cuyas propuestas abarcan, desde un enfoque micro, la importancia de la navegación de cabotaje en la construcción de redes económicas, políticas y sociales intra e interoceánicas. En la introducción, la coordinadora delinea los dos temas en los cuales están enmarcadas las participaciones de la obra, el primero es la articulación entre navegación fluvial y costera y sus conexiones con la producción económica, el segundo incluye las redes marítimas locales, legales e ilegales, a lo largo del golfo-caribe y del Pacífico. Además de estas líneas, se reconocen algunos hilos recurrentes que conectan el cabotaje a prácticas económicas, políticas y sociales más amplias. En palabras de uno de los autores, Francisco Altable, el cabotaje es “el desplazamiento de un buque entre puertos de una misma región o nación sin apartarse del litoral” (p. 416).

¹ El origen de esta obra fue un seminario organizado el 15 de noviembre de 2019, por la coordinadora, en el Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM.

Una primera aproximación al cabotaje, entonces, como lo señala Flor Trejo en su capítulo “Paisaje cultural náutico, navegación costera y tipología de buques en el comercio marítimo del Seno Mexicano (1784-1809)”, es analizarlo como una técnica náutica. La autora explica la práctica del cabotaje a través de las rutas en la navegación del seno mexicano, por un lado, sitúa la experiencia empírica de los marineros y, por el otro, menciona los instrumentos de navegación disponibles en la época. La interdisciplinariedad es central en este estudio, ya que la metodología incluye el análisis de un derrotero del 1810, así como las técnicas de la arqueología subacuática y de la historia náutica. Otro trabajo que se beneficia de estas combinaciones es el de Mariana Favila, “Navegaciones costeras y fluviales en la provincia de Zacatula y el corredor del río Balsas: estudio sobre la conectividad acuática desde un enfoque multidisciplinario”. Aquí, las técnicas de la geografía digital se unen al estudio de documentos prehispánicos y coloniales, y a la etnografía para reconstruir el corredor del río Balsas que, desde épocas prehispánicas, pone en comunicación la costa pacífica con el altiplano de México, gracias al puerto de Zacatula.

El segundo hilo que conecta estos estudios sobre el cabotaje es el de los puertos menores. El trabajo de Guadalupe Pinzón, “Estrategias locales para establecer tratos marítimos-comerciales entre Guatemala y Nueva España (1680-1695)”, describe la relevancia de los puertos menores guatemaltecos en el comercio intervirreinal y las tensiones políticas en contra de sus aperturas para facilitar las conexiones entre Perú y Nueva España; el impulso al puerto de Acajutla en un momento de crisis económica y social de la Corona se presenta en “Comercio en tiempo de insectos: un acercamiento al puerto de Acajutla, 1800-1805”, donde

Luis Alberto Arrijoa expone las conexiones lícitas e ilícitas que este puerto tenía con las provincias interiores de la Capitanía de Guatemala y el Pacífico norte y sur. El puerto de San Blas² y su papel en comunicar y abastecer los alejados territorios de las Californias es presentado por Francisco Altable en el trabajo, “El real sistema de abasto marítimo en las Californias novohispanas”; mientras que el de Rafal B. Reichert, “Comercio legal e ilegal, rutas de navegación y guerra de corso en la Capitanía General de Guatemala (1717-1778)”, articula los dos océanos y detalla cómo los puertos de cabotaje facilitan las conexiones ilegales entre el golfo-caribe, la costa miskita y el Pacífico. Del lado del Atlántico, Rodrigo de la O Torres, en “Cabotajes hispanos e ingleses entre Campeche y la Laguna de Términos. Acciones de despojo e intercambio comercial en la segunda mitad del siglo XVII”, y Álvaro Alcántara, en “Intenso como el rumor del agua: las escalas de la navegación y la investigación históricas en mares y ríos del seno mexicano”, analizan las conexiones que se dieron a lo largo de los ríos, lagunas y costas del litoral occidental de la península de Yucatán, Campeche y Tabasco entre vecinos españoles, anglosajones, indígenas y otros actores europeos, a través de los puertos de cabotaje. Por último, el papel del puerto de Sisal, que en la época de las guerras navales llega a competir con Campeche, y sus conexiones con los territorios internos de Yucatán son presentados por Luis Mezeta en “Asedio naval, tráfico mercantil y comercio de cabotaje en Yucatán durante la crisis del sistema imperial español, 1796-1815”.

Un tercer eje incluye los aspectos materiales del cabotaje, es decir, los bienes (legales e ilegales) que se intercambian y la infraestructura necesaria para llevar a cabo dichos tratos.³ En términos de infraestructuras, todos los capítulos mencionan embarcaciones pequeñas y ágiles, goletas, paquebotes, balandras, bergantines, bongos, canoas y balsas, como las protagonistas del comercio de cabotaje.

En cambio, los bienes que circulan son tan variados como las rutas y las épocas involucradas. Yovana Celaya menciona la grana cochinilla que de Oaxaca llega a Veracruz por la vía fluvial, junto con el cacao y el algodón en “La provincia veracruzana en tiempos de paz y guerra: comercio fluvial, cabotaje y Consulado, 1780-1820”; los esclavos y el palo de tinte activan el comercio ilegal en la costa del golfo en el trabajo de María Fernanda Valencia, “Disputas inglesas por el comercio en el golfo-caribe español (1655-1750)”, ya que, según la autora, la venta de africanos no era el trato principal, más bien lo era el contrabando de mercancías inglesas desde Jamaica (p. 286). De acuerdo con de la O Torres, el comercio de cabotaje del palo de tinte conecta a las áreas más periféricas de la costa del golfo a los circuitos comerciales intra y transatlánticos.

En la tradición comercial del Pacífico se sobreponen bienes de origen prehispánico (de acuerdo con Favila) con otros que adquieren importancia en la época virreinal, por ejemplo, bienes de lujo como el añil, los metales preciosos, el cacao de guayaquil, aquí mencionados por Favila, Pinzón, Reichert, y productos básicos, como los cereales en épocas de carestías y calamidades (como indica Arrijoa), o remesas para los territorios más áridos y poco poblados del norte (nos señala Altable). Según Valencia, con la articulación de la producción interna y el comercio exterior, el cabotaje agiliza la distribución de bienes en lugares aislados, donde los canales oficiales tardaban años en llegar (p. 266).

Las prácticas comerciales lícitas e ilícitas propias del cabotaje, además de facilitar la circulación de bienes, creaban redes sociales, políticas y económicas entre diferentes actores y grupos. Estas interconexiones son descritas en la mayoría de los capítulos, y entre estas se reconocen dos grandes líneas, una que incluye las redes creadas al interior del imperio hispano, y la otra que involucra la perspectiva y los intereses de las potencias enemigas de España, que a través del contrabando por cabotaje quieren participar de las ganancias del comercio americano. En ambas sobresalen las tensiones entre intereses personales y de gremio. Los intereses personales de algunos oficiales novohispanos emergen en el estudio de Estela Roselló, “De los pantanos del norte a los manglares del sur: la historia detrás

² Un trabajo reciente sobre la fundación, desarrollo y declive del puerto de San Blas es el de Pinzón Ríos (2014).

³ Para unos textos que exploren las relaciones entre puertos, infraestructuras terrestres y recursos naturales, véase Ita Rubio (Coord.) (2012).

de un decomiso. Naufragio y contrabando de Nueva Orleans a Veracruz (1798-1802)”, donde se analizan unos documentos relativos al pleito jurídico entre dos jurisdicciones sotaventinas para los derechos de decomiso de un naufragio de una goleta procedente de Nueva Orleans, con bienes de contrabando. Las estrategias de los oficiales involucrados para hacerse con el botín ofrecen un enfoque local para entender como funcionaba la compleja y confusa legislación colonial. Las redes de informaciones oficiales y los “rumores” entre autoridades locales y virreinales son protagonistas del análisis de Alcántara. Las tensiones entre los intereses de corporaciones oficiales, de grupos periféricos e individuales emergen en el capítulo de Celaya, donde los intereses monopólicos de los consulados de Veracruz, y México se enfrentan a los comerciantes locales. Conflictos similares se perciben en el texto de Mezeta, donde las élites de Mérida y Valladolid ven en Sisal su oportunidad de entrelazar redes comerciales autónomas.

Por otro lado, los intereses y los conflictos internos a los diferentes grupos comerciales ingleses en la madre patria y en Jamaica, ejemplificados en las diferentes posturas hacia el comercio de cabotaje clandestino, son analizados por Valencia. Finalmente, las redes locales “extraoficiales”, que incluyen actos violentos de despojo y captura de vecinos españoles e indígenas, que a veces “cubren” negociaciones comerciales pacíficas con los anglosajones y otros extranjeros,⁴ son al centro de atención

de Alcántara, Celaya, de la O Torres y Valencia, para el Atlántico, de Reichert y Pinzón para el Pacífico. Entre los méritos de este libro resalta la capacidad de utilizar el cabotaje como concepto, propuesta y lente poliédrico para analizar y poner bajo la luz diferentes prácticas económicas y sociales en los espacios coloniales novohispanos.

Nicoletta Maestri

Becaria Posdoctoral

Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM

REFERENCIAS

- Chávez Gómez, J. M. (2010). Waterways, Legal Ways and Ethnic Interactions. The Rios District of Tabasco during the Seventeenth and Eighteenth Centuries. En E. R. Medrano y S. Kellogs (Coords.), *Negotiations within Domination. New Spain's Indian Pueblos Confront the Spanish State* (pp. 209-211). Boulder: University Press of Colorado.
- Ita Rubio, L. de (Coord.) (2012). *Organización del espacio en el México colonial: puertos, ciudades caminos*. México: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Pinzón Ríos, G. (2014). *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el departamento marítimo de San Blas (siglo XVIII)*. (Serie Historia Novohispana, 95). México: Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM.

⁴ Un ejemplo de las variadas relaciones entre vecinos españoles, indígenas y anglosajones en la región del golfo de México se encuentra en Chávez Gómez (2010).