

Históricas Digital

Guadalupe Pinzón Ríos

“Introducción”

p. 11-30

Cabotajes novohispanos

Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España

Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2021

462 p.

Figuras

(Historia Novohispana 114)

ISBN 978-607-30-5011-1

Formato: PDF

Publicado en línea: 2 de diciembre de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/758/cabotajes_novohispanos.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2021. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INTRODUCCIÓN

En recientes fechas han ganado terreno los estudios sobre los contactos marítimos que desde y hacia Nueva España se practicaron, tanto por el Atlántico como por el Pacífico. Se ha prestado especial atención a los vínculos transoceánicos que a través de los puertos de altura se establecieron con otros territorios. Así, las flotas y convoyes que conectaron a España con sus colonias de ultramar, y los galeones de Manila que mantuvieron los vínculos entre Nueva España y Filipinas, han sido algunas de las navegaciones más discutidas en las investigaciones históricas.¹ Esto, si bien ha sido enriquecedor para conocer las principales redes marítimo-mercantiles, migratorias o de intercambios culturales que se construyeron en torno a la Nueva España, y que le permitieron insertarse en procesos y coyunturas de escala global, también ha provocado que las relaciones marítimas de menor envergadura hayan sido supeditadas a las anteriores. Esta situación merece ser reconsiderada, pues en un territorio rodeado de litorales, como fue el caso de la Nueva España, las navegaciones locales y las actividades marítimas practicadas desde sus distintas costas también fueron importantes, adquirieron cierta regularidad en función de las características propias que llegaron a desarrollar, además de insertarse en las economías y prácticas sociales del virreinato. A la par, dichas actividades permitieron que se conformaran regiones marítimas que en ocasiones

¹ Entre los estudios clásicos sobre la Carrera de Indias pueden mencionarse los trabajos de Clarence Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, Fondo de Cultura Económica (en adelante FCE), 1979; Fernando Bordejé y Morencos, *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Mapfre, 1992; o Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias 1492-1824: dinero y crédito en el comercio español*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992. Respecto a la ruta transpacífica pueden mencionarse los textos de William Lytle Schurz, *El galeón de Manila* (prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz A.), Madrid, Cultura Hispánica, 1992, o Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia (en adelante INAH), 1984.

establecieron conexiones entre ellas, además de formar parte de las redes transoceánicas.

Usualmente las navegaciones practicadas a lo largo de una misma costa son conocidas como de cabotaje.² No obstante, hay que aclarar que el término no parece que fuera comúnmente usado en la Época Moderna; incluso en el *Diccionario de Autoridades* no fue incluido y más bien se usaba la palabra “costear” para referirse a las embarcaciones que “iban navegando cerca de tierra, a la orilla del mar”.³ Sin embargo, es posible que el término fuera más bien usado directamente en los entornos marítimos, pues en el *Diccionario marítimo español* de 1831, en el que Martín Fernández de Navarrete recopiló buena parte de los términos usados en las prácticas navales registrados en distintas instrucciones y vocabularios de los que pudo echar mano, cabotaje ya es una palabra que se incluye y se define como “La navegación o el tráfico que se hace de puerto a puerto por las inmediaciones de las costas, y tomando como guía principal los puntos conocidos de éstas.”⁴ En dicho diccionario se aclara también que cabotaje proviene del francés “cabotage” o del italiano “cabotaggio”, lo que hace probable que los términos marítimos circularan y se compartieran entre distintos reinos. En el mismo diccionario aparece también “costear” como “Navegar a lo largo de la costa sin perderla de vista”,⁵ lo que hace suponer que ambos términos pudieron ser usados para referir a la misma actividad. La palabra cabotaje al parecer fue cada vez más usada para referirse a navegaciones que no se separaban de las costas, o que iban de cabo a cabo, pero hay que aclarar que esas navegaciones no únicamente hacían referencia a las travesías a lo largo de una misma costa, sino que también implicaron desplazamientos hacia otras costas cercanas.⁶

² Según la RAE, cabotaje es la “navegación que hacen los buques entre los puertos de un mismo país sin apartarse de la costa”, consultado en <https://dle.rae.es/cabotaje>

³ *Diccionario de Autoridades*, tomo II (1729). Consultado en <http://web.frl.es/DA.html>

⁴ Timoteo O’Scanlan (ed.), *Diccionario marítimo español*, Madrid, Museo Naval, 1973, p. 122.

⁵ O’Scanlan, *Diccionario...*, p. 186.

⁶ La misma RAE señala que cabotaje también se refiere a las navegaciones que desde la península ibérica se hacían a las cosas del norte de África o Canarias. Véase <https://dle.rae.es/cabotaje>

Podría decirse que el término cabotaje, si bien parece que fue usado con más frecuencia hacia el siglo XIX, también se hizo cada vez más común en la historiografía.

Lo anterior explica que buena parte de las investigaciones centradas en las navegaciones practicadas a lo largo de las costas novohispanas se hayan referido a ellas como de cabotaje. Cabe reiterar que dichos estudios no limitaron el término a las navegaciones que se extendieron a lo largo de una misma costa, sino que incluso en ocasiones abarcaron distintas regiones marítimas. Por ejemplo, Pierre Chaunu ha señalado que a lo largo del Pacífico existieron distintas navegaciones de cabotaje que podrían clasificarse en imperiales (las que iban de la California a Acapulco y se relacionaban con la ruta transpacífica), de microcabotaje (que llevaban a cabo transporte de víveres desde las costas de Nueva Galicia hasta las de Costa Rica) y de gran cabotaje (que conectaron las costas de Nueva España y las del Perú).⁷ Por su parte, Ruggiero Romano ha explicado cómo desde el siglo XVII hubo un proceso de agregación de los mercados regionales americanos (es decir que se pusieron en contacto distintos mercados y no que conformó uno solo) que en buena parte se logró gracias a que hubo diversas embarcaciones que de forma intensa navegaron y llegaron a crear redes de comunicación comercial; para dicho autor esto fue signo indiscutible de la conformación de una animada vida económica construida a partir de los muchos tráficos (locales, regionales, interamericanos e incluso internacionales) que se crearon y que en muchas ocasiones escaparon de controles fiscales. Y ejemplo de ello nos lo deja ver el mismo autor con los intercambios que se establecieron desde Acapulco con diversos puertos a lo largo de las costas del Pacífico, o bien, desde Veracruz con las costas de Campeche, Tabasco u otros puntos a lo largo del Caribe.⁸

⁷ Pierre Chaunu, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos siglos XVI-XVII-XVIII (estadísticas y atlas)*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior (en adelante IMCE), 1974, p. 77-79.

⁸ Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, El Colegio de México (en adelante Colmex)/FCE, 1993, p. 139-141; Ruggiero Romano, *Monedas, pseudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, Colmex/FCE, 1998, p. 48-59.

No hay que perder de vista que, si bien buena parte de los tratos de cabotaje o costeros se practicaron en el marco de las navegaciones transoceánicas, muchos de ellos desarrollaron características propias e incluso contaron con cierta autonomía; todo ello en función de diversos intereses locales o regionales que además se adecuaron conforme lo exigieron las transformaciones o desarrollos tanto del virreinato como de sus vínculos externos. Esto lleva a señalar que al estudiar las redes marítimas novohispanas también hay que considerar la incidencia que éstas tuvieron en la evolución espacial, social y económica tanto de los asentamientos costeros como de las poblaciones que se vincularon a ellos.⁹ Por lo tanto, más allá de ver las navegaciones practicadas a lo largo de las costas novohispanas, también es importante considerar los principios organizativos de los espacios coloniales que volcaron sus intereses a los litorales y a los nexos que desde ahí se construyeron, además de las relaciones, producciones y desarrollos que tuvieron a lo largo del tiempo.¹⁰ Esto para entender que, si bien la Nueva España quedó inserta en las redes marítimas del imperio hispánico, también desarrolló y mantuvo conexiones locales o interregionales propias que no se pueden generalizar, pues tuvieron características particulares en cada zona y cuyas diferencias dependieron de distintos factores o se reflejaron en aspectos como los géneros traficados, los modelos de intercambio, las embarcaciones características de distintas regiones, las formas en que se conectaron a redes externas, entre otros puntos.

Lo anterior permite retomar el tema de los paisajes marítimos, los cuales, según explica Kären Wigén, hace necesario considerar

⁹ Peter Revers, Frank Broeze y Kenneth McPherson (“Studying the Asia Port City”, en *Brides of the Sea. Port Cities of Asia From the 16th-20th Centuries*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1989, p. 31-32, p. 29-53) explican el tema de las ciudades-puerto, y cómo muchas veces éstas son estudiadas de forma separada cuando en realidad deben analizarse en conjunto pues las labores portuarias incidieron en las estructuras urbanas. Se retoma esta idea aunque, si bien no se puede hablar de ciudades portuarias con desarrollo urbano en Nueva España (salvo Veracruz a fines del siglo XVIII), el concepto puede ser retomado y aplicado a asentamientos portuarios, pues lo que importa ver es la incidencia de las actividades marítima en las poblaciones que se vincularon a las regiones costeras.

¹⁰ Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 11-13.

múltiples variables. En principio, ella señala que centrarse en el estudio de los mares obliga a no generalizarlos, sino más bien abordarlos de forma individual; más allá de ver naves, puertos o incluso *hinterlands*, los estudios sobre regiones marítimas deben considerar sus configuraciones geográficas, económicas o sociales, pues éstas les dieron características propias. Wigen también señala que, además del elemento espacial, al estudiar los mares importa considerar el aspecto temporal, pues las prácticas marítimas tuvieron ritmos diferentes en distintos momentos.¹¹ Lo anterior permite considerar que el tema de las navegaciones de cabotaje o costeras merece mayor atención en un territorio como el novohispano que, al estar rodeado de litorales, generó distintos tratos marítimos (practicados a nivel local, regional o incluso interamericano) que se construyeron a partir de las posibilidades, necesidades y desarrollos de sus regiones y poblaciones; y la regularidad de algunos de esos tratos evidencia la relevancia que llegaron a tener, además de que sufrieron variaciones a lo largo del tiempo.¹² Ante este escenario, vale la pena preguntarse acerca de los contactos marítimos de carácter más local que existieron en la Nueva España para saber si su práctica permitió cierta articulación entre sus litorales, así como entre las poblaciones aledañas a ellos y de otros asentamientos allende el mar. Es interesante también ver cómo su práctica se correspondió con las condiciones físicas, económicas y humanas de las distintas regiones del virreinato, así como las diferencias o semejanzas que pudieron presentar en cada espacio marítimo y costero.

En respuesta a esos cuestionamientos es que se presenta este trabajo colectivo.¹³ Su objetivo fue dar a conocer distintos estudios que muestran diversos tipos de relaciones de cabotaje que se

¹¹ Kären Wigen, "Introduction", Jerry Bentley, Renate Bridenthal y Kären Wigen (eds.), *Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2007, p. 1-18.

¹² Marcello Carmagnani incluso dice que algunos de esos tratos fueron totalmente ajenos a los metropolitanos y hasta de los europeos. Véase *El otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización*, México, Colmex/FCE, 2004, p. 96.

¹³ Éste tuvo como origen un seminario celebrado en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante UNAM) el 15 de noviembre de 2019, donde se comentó previamente la mayoría de los textos que aquí se presentan.

desarrollaron a lo largo de los litorales novohispanos, así como la importancia que llegaron a tener tanto tierra adentro como en las redes más amplias con las que se conectaron. Se intenta que a partir de una escala de análisis más cercana¹⁴ se perciba cómo las faenas del mar formaron parte de diferentes realidades sociales y económicas del virreinato, pues no siempre se practicaron de igual forma en distintas regiones marítimas, y su evolución también fue diferente conforme las presiones internas y externas de cada zona lo exigieron. Es decir que, sin descontextualizarlas de procesos más amplios, se busca mostrar que a lo largo de la Nueva España hubo distintos tipos de navegaciones de cabotaje que se practicaron de manera regular, que no fueron ajenas a sus sociedades ni a las redes marítimas con las que se vincularon e incluso llegaron a conectarse entre ellas o bien con otras más distantes.

Hay que decir que el tema de las navegaciones de cabotaje no es desconocido en la historiografía, aunque es común que se les mencione en el marco de redes más amplias. Con más detalle se han estudiado las relaciones marítimas a lo largo del Caribe, las cuales han servido para conocer prácticas como intercambios comerciales, contrabandos o remesas con fines defensivos que se establecieron entre Veracruz y diversos puntos del golfo de México.¹⁵ El Pacífico no ha escapado de esas investigaciones, pues se han

¹⁴ Giovanni Levy explica que un caso específico, analizado de manera detallada (o microscópica), permite registrar eventos significativos que pueden insertarse en contextos mayores. De ahí la importancia de las escalas, las cuales son herramientas para considerar las construcciones culturales y sociales propias de los distintos espacios abordados en un estudio, además de permitir prestar más atención a sus modelos de historicidad, cronologías y registros, los cuales posteriormente deben ser confrontados a realidades más amplias. Véase “Sobre microhistoria”, Peter Burke (ed.), *Formas de hacer historia*, Madrid, Alianza Editorial, 1993, p. 119-143 y “Frail Frontiers?”, *Past and Present Supplement* (Dossier Global History and Microhistory edición de John-Paul Ghobrial), 14, 2019, p. 37-49.

¹⁵ Baste mencionar los diversos trabajos de Johanna von Grafenstein, quien se ha dedicado a mostrar la relevancia del Caribe como región marítima en la que se llevaron a cabo diversas conexiones. Sólo como ejemplo véase Johanna von Grafenstein (coord.), *El Golfo-Caribe y sus puertos*, México, 2 tomos, Instituto Mora, 2006. Hay, además, investigaciones centradas en puertos específicos que conectaron sus navegaciones a las redes caribeñas o atlánticas, lo cual puede verse en trabajos como el de Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*, México, FCE/Gobierno del Estado de Veracruz/Universidad Veracruzana, 2011 o Carlos

desarrollado estudios que hacen referencia a las navegaciones locales practicadas por el noroeste, con la Nueva Galicia o con Guatemala, además de otros que mencionan los tratos interamericanos que llegaron a existir.¹⁶

Hay aspectos muy específicos que han llamado la atención de los investigadores, pues explican puntos particulares de las redes interamericanas que llegaron a crearse. Ejemplo de ello se ve con el tema de los situados, pues estos han sido relevantes para señalar la importancia de las transferencias intrainperiales que sirvieron para financiar la defensa del Caribe y que permitieron la creación de vínculos constantes entre los litorales americanos.¹⁷ También hubo prácticas muy concretas y que con regularidad se llevaron a cabo en distintas regiones costeras, como se ve con los tráficos de cacao venezolano a Veracruz, el de cacao guayaquileño a las costas novohispanas de cara al Pacífico, la pesca de perlas o incluso la construcción de embarcaciones directamente planeadas para los intercambios de cabotaje.¹⁸ A veces esos vínculos locales se practicaron

Enrique Ruiz Abreu, *Tabasco en la época de los Borbones. Comercio y mercados 1777-1811*, Villahermosa, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 2001.

¹⁶ Sobre el Pacífico pueden verse de forma general los trabajos de Nahui Ollin Vázquez, *Pueblo a orilla del mar. Huatulco en el siglo XVI (1522-1616)*, Oaxaca, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Gobierno del Estado de Oaxaca/Fundación Alfredo Harp Helú, 2013; Jaime Olveda (coord.), *Los puertos noroccidentales de México*, México, El Colegio de Jalisco (en adelante Coljal)/INAH/Universidad de Colima, 1994 o *La costa de la Nueva Galicia. Conquista y colonización*, México, Coljal, 2011; Manuel Rubio Sánchez, *Comercio de y entre las provincias centroamericanas*, Guatemala, s/e, 1973; Dení Trejo Barajas, *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999; entre otros.

¹⁷ Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, FCE, 1999, p. 27-28, 45-46. Además, sobre el tema puede verse también Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, Colmex/Instituto Mora, 2012 o Rafal Reichert, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe*, Mérida, UNAM, 2013.

¹⁸ Eduardo Arcila Farías, *Comercio entre México y Venezuela en los siglos XVI-XVII*, México, IMCE, 1975; Jesús Hernández Jaimes, “El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, siglos XVI-XVIII”, *Estudios de Historia Novohispana*, 39, 2008, p. 43-79; Guadalupe Pinzón Ríos, “Quinto Real, licencias y asientos en torno a la extracción de perlas en el Pacífico novohispano”, en María del Pilar Martínez López-Cano, Ernest Sánchez Santiró y Matilde Souto Mantecón (coords.), *La fiscalidad novohispana en el imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones*, México, Instituto Mora/UNAM-IIH, 2015, p. 139-164. Sobre la construcción de embarcaciones locales pueden

ocultando las redes más amplias que no eran permitidas de forma directa, pero que, a partir de escalas en distintos puertos, pudieron practicarse.¹⁹

La piratería y el corso también han sido temas que han mostrado que algunos espacios marítimos, como los caribeños, se convirtieron en zonas de interacciones diversas en los que algunos asentamientos novohispanos se vincularon.²⁰ Y en esos contactos, las ilegalidades

verse estudios como el de Dení Trejo, “Los puertos del golfo de California y la compra-venta de embarcaciones de cabotaje”, en José Quintero González, Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw (eds.), *La economía marítima en España y las Indias. 16 estudios*, San Fernando, Exmo. Ayuntamiento de San Fernando, 2015, p. 323-338.

¹⁹ El ejemplo más claro es el de los tratos establecidos entre las islas Canarias y Campeche, puerto que no fue de altura sino hasta la segunda parte del siglo XVIII. Sobre esos tratos pueden mencionarse los estudios de Manuela Bernal, *Economía, política y sociedad en el Yucatán colonial*, México, Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán, 2005; Manuel Ferrer y Lizbeth Rodríguez, *Canarios en Yucatán*, México, Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán, 2011 o Sergio Solbes, *Rentas reales y navíos de la permisión. Las Reformas Borbónicas en las islas Canarias durante el siglo XVIII*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 2014. Respecto al Pacífico y las redes indirectas que permitieron tratos entre Nueva España y Perú a través de Centroamérica pueden verse los trabajos de Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*, México, Colmex, 2012, cap. 3, y Guadalupe Pinzón Ríos, “Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales”, en Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico (1513-2013). La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, UNAM-IIH, 2016, p. 343-362.

²⁰ Además de clásicos estudios sobre la piratería en el Caribe (como el de Antonio García de León, *Contra viento y marea. Los piratas en el golfo de México*, México, Plaza y Janés, 2004), en recientes fechas Rodrigo de la O se ha dedicado a proponer la importancia de la piratería y del corso (en el término amplio que implica diversos tipos de contactos con embarcaciones de potencias europeas) como modelos de disputa de los espacios marítimos, centrandolo su estudio en el Caribe, como deja ver en su libro *De corsarios, mares y costas. El corso en la construcción del espacio y experiencias marítimas en el Golfo-Caribe 1527-1620*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2020, así como en trabajos recientes como “Sistema-Mundo-Oceánico del Atlántico a través de un memorial de viaje neerlandés 1616-1617”, en Flor Trejo y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, México, UNAM-IIH/INAH, 2019, p. 84-127. Específicamente sobre la creciente presencia inglesa en el Caribe y sus proyecciones hacia territorio continental, e incluso el Pacífico, Matilde Souto ha desarrollado diversos estudios, como el de “Mapas, imperios y comercio: Herman Moll y el caso inglés en la América española”, en Matilde Souto, Alicia Salmerón y Leticia Mayer (coords.), *Hacia una historia global e interconectada. Fuentes y temas para la enseñanza (siglos XVI-XIX)*, México, Instituto Mora/UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, 2017, p. 118-141; aunque para una perspectiva de más amplio alcance puede verse el trabajo de María Fernanda Valencia, *Los aztecas de México en las ambiciones inglesas 1519-1713*,

fueron prácticas regulares que se construyeron y evolucionaron por distintas causas, como el incremento de la presencia enemiga, las restricciones reales que llevaron a la búsqueda de rutas alternas o menos costosas, las aperturas comerciales que se dieron desde el siglo XVIII y que se extendieron también a lo largo del Pacífico, entre otros temas.²¹ Y en este sentido, es importante señalar que en distintos puntos de las costas novohispanas existieron recovecos, usualmente ligados a ríos o a puntos alejados de los puertos principales, que tuvieron navegaciones regulares poco sujetas a las vigilancias oficiales pero que se conectaron con redes marítimas más amplias y que respondieron a intereses legales o ilegales de poblaciones del interior.²²

México, UNAM/Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales (en adelante CEPHCIS)/Miguel Ángel Porrúa, 2018.

²¹ Un trabajo colectivo reciente que justamente se centra en diversas redes de ilegalidades practicadas es el de Johanna von Grafenstein, Rafal Reichert y Julio César Rodríguez Treviño (coords.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*, México, Instituto Mora, 2018. De forma más particular, las diversas redes legales e ilegales que ya para fines del XVIII e inicios del XIX existían en el Caribe puede verse en Mario Trujillo Bolio, *El péndulo marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportaciones e importaciones*, México, Publicaciones de la Casa Chata/Universidad de Cádiz, 2009, o la reciente tesis de Luis Ángel Mezeta, *Comerciantes yucatecos en el tráfico mercantil del Golfo Caribe: redes, negocios y política regional, 1770-1835*, presentada en el CIESAS, 2019. Sobre los tratos ilegales en el Pacífico, como ejemplo vale la pena ver los recientes estudios de Dení Trejo sobre la presencia de los ingleses-jamaíquinos que con prestanombres panameños inundaron las costas novohispanas (véase por ejemplo “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico Noroeste”, en *Tzintzun*, n. 44, Morelia, 2006, p. 11-36 o “Pugna por el libre comercio en las postrimerías del virreinato: la Nueva Galicia y las Provincias Internas frente a los comerciantes de la ciudad de México, 1811-1818”, en *Estudios de Historia Novohispana*, n. 51, jul.-dic. 2014, p. 107-130), así como el trabajo de Martha Ortega, *Alta California: una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa/Plaza y Valdés Editores, 2001.

²² Ejemplo claro de esos recovecos se ven con las navegaciones fluviales que se practicaron en distintas partes del golfo de México, como se evidencia en los trabajos de Álvaro Alcántara, “Un imperio también de agua. Puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795”, *Illes i Imperis* 18, 2016, p. 77-106 o “Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global siglos XVII-XIX”, en Guillermina del Valle y Antonio Ibarra (coords.), *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global, siglos XVII-XIX*, México, Instituto Mora, 2017, p. 395-434. Una perspectiva de esas navegaciones fluviales que se conectaron al mar, y que se practicaron desde el prehispánico y tuvieron continuidad hacia el siglo XVI, puede verse en el trabajo de Mariana

Hay que reiterar que abordar las actividades de cabotaje desde una perspectiva más detallada, y viendo las diferencias que su práctica guardaba en distintas regiones costeras de la Nueva España, permitirá reconsiderar la importancia de estas actividades, así como conocer su injerencia en el mundo novohispano. El libro concentra investigaciones del periodo colonial ya que fue el momento en el que este territorio se insertó en las redes marítimas occidentales, las cuales pronto desarrollaron sus particularidades, sufrieron adecuaciones, y algunas de ellas llegaron a extenderse (y posteriormente multiplicarse) hacia el siglo XIX.

El libro se compone de dos secciones. La primera integra estudios que evidencian la forma en que se estructuraron navegaciones fluviales (algunas de las cuales incluso se practicaban desde el periodo precolombino) que también se conectaron con las marítimas, lo que evidencia una interacción entre las travesías practicadas a lo largo de los litorales novohispanos y las actividades económico-sociales de tierra adentro. Así, Mariana Favila, en su texto *Navegaciones costeras y fluviales en la provincia de Zacatula y el corredor del río Balsas: estudios sobre la conectividad acuática desde un enfoque multidisciplinario*, expone las distintas navegaciones fluviales y marítimas que se practicaron en los actuales territorios de Guerrero y Michoacán, tanto en el periodo prehispánico como posteriormente en el novohispano. La investigación deja ver cómo las navegaciones prehispánicas de dicha zona en gran medida se vincularon con el río Balsas, y eso permitió crear diversas conexiones entre las poblaciones establecidas a lo largo de su afluente. Los contactos pudieron ser de intercambio, que incluso se extendieron al mar (como se deja ver con el estudio de objetos y relaciones de tributos), así como de enfrentamiento entre grupos culturales. Y tras la conquista, si bien la zona y sus poblaciones sufrieron reconfiguraciones, las navegaciones no

Favila, *Veredas de mar y río: navegación prehispánica y colonial en los Tuxtlas, Veracruz, México*, UNAM/Coordinación de Estudios de Posgrado, 2016 o *La navegación prehispánica en Mesoamérica. Modelo de conectividad entre la costa del Pacífico y el Altiplano Central (1200-1521 d. C.)*, Oxford, bar Publishing, 2020. Y sobre casos de ríos específicos pueden verse trabajos como el de Humberto Ruz, *Paisajes de río, ríos de paisaje. Navegaciones por el Usumacinta*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Filológicas/CEPHCIS/Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Tabasco, 2010.

desaparecieron; no obstante, las nuevas proyecciones marítimas hispanas que se extendieron por el Pacífico reconfiguraron algunas de sus prácticas. Así que, a partir del estudio de una región cultural, y desde una perspectiva multidisciplinar, Favila muestra cómo se conformó una amplia zona compuesta por pueblos conectados a través del río Balsas, que a su vez tuvieron interacciones marítimas que se modificaron a lo largo del tiempo. Y uno de los puntos nodales de las conexiones entre el interior y el mar fue el puerto de Zacatula, el cual pronto fue usado por los españoles para iniciar sus expediciones en el Pacífico. Para hacerlo, echaron mano de las prácticas y experiencias de las navegaciones locales. Si bien Zacatula no prosperó como puerto español desde el siglo XVI, las costas de la zona mantuvieron distintas interacciones, tanto al interior como al exterior, como lo dejaron ver diversas crónicas que describieron tanto la zona como las travesías practicadas en ella. Lo anterior permite a la autora señalar cómo los entornos acuáticos no fueron límites de los terrestres, sino parte de ellos, además de que las vías fluviales y las marítimas formaron parte de las mismas prácticas navales.

El tema sobre la importancia de conectar redes marítimas y fluviales se refuerza con el texto de Álvaro Alcántara, *Intenso como el rumor del agua: las escalas de la navegación y la investigación histórica en mares y ríos del seno mexicano*. A partir de perseguir un rumor que viajó desde Cuba sobre un posible ataque a Nueva España, luego de las revueltas de esclavos acaecidas en Saint Domingue en 1792, Alcántara explica por qué dicho rumor tuvo cabida entre las autoridades novohispanas y llevó a investigar su veracidad. Pero para entender el temor y el peligro que un posible ataque representaba para la Nueva España, así como su plausible veracidad, Alcántara reconstruye desde una perspectiva muy amplia las condiciones físicas, sociales y marítimas del Sotavento veracruzano, además de incluir sus contactos con puertos de las regiones costeras de Yucatán que de distintas formas conectaron a pueblos y haciendas del interior con las redes del Caribe, legal e ilegalmente. El estudio remite a la forma en que se practicaron las navegaciones fluviales por la zona desde la época precolombina, así como las reestructuraciones que sufrieron durante el periodo colonial. El autor, con ello, intenta

reiterar que se habían construido caminos terrestres y fluviales por los cuales circularon mercancías y personas, y cuyos contactos muchas veces escaparon a la administración real, por lo que se sabe de ellas a partir de registros alternos como los que se refieren a contrabandos, pleitos, o bien, fuentes extranjeras —como testimonios de navegantes ingleses que trajinaban o atacaban la zona—. Con lo anterior, Alcántara deja ver una región costera a través de la cual se practicaron múltiples navegaciones locales que se conectaron con el Caribe, y que entonces permiten comprender por qué, tras el rumor de un posible ataque, se hiciera necesario vigilar el Sotavento y sus muy diversas entradas por las que los enemigos podrían agredir al territorio novohispano.

Cabe decir que el incremento de vigilancia que las autoridades novohispanas intentaron ejercer sobre los diversos caminos de agua, también se vio reflejado en propuestas para mejorar los aspectos administrativos; de ello da cuenta Yovana Celaya en su texto *La provincia veracruzana en tiempos de paz y guerra: comercio fluvial, cabotaje y Consulado, 1780-1820*. La autora explica cómo funcionaban las redes marítimas y fluviales de las costas del Sotavento veracruzano, además deja ver los distintos intereses y redes que se habían construido hacia el siglo XVIII, en las cuales participaban poblaciones del interior que a partir de ríos extendían sus intercambios hasta las regiones costeras, lo cual generó diversos enfrentamientos y negociaciones entre comerciantes de distintas localidades, como se llega a ejemplificar en el texto. Pero las guerras y aperturas comerciales que se dieron desde la segunda parte de 1700, y hasta la guerra de Independencia, modificaron las políticas comerciales tanto al interior como al exterior de la Nueva España. Y las nuevas reglamentaciones del comercio libre poco a poco permitieron que cada vez más puntos a lo largo de la costa funcionaran como nodos articuladores entre las redes marítimas y las poblaciones del interior, sin necesidad de conectarse previamente con Veracruz. Lo anterior llevó a que los miembros del nuevo consulado veracruzano de comerciantes, así como las autoridades locales, intentaran vigilar de mejor forma los tratos llevados a cabo a lo largo de la costa, e incluso procuraran delimitar mejor las jurisdicciones administrativas

que les correspondía vigilar. Esta situación llevó a que también se expusieran proyectos para retomar políticas monopólicas que reestablecieran el papel de Veracruz como principal nodo comercial de la zona. Pero las redes que ya se habían creado a lo largo de las costas, resultado de las aperturas comerciales, hicieron imposible que el puerto recuperara dicha posición. Si bien Celaya evidencia cómo los intentos de control y retorno a políticas monopólicas fracasaron, su estudio también permite conocer este proceso. Y las discusiones que se generaron entre comerciantes y autoridades evidencian la forma en que se reconstituyeron las redes marítimas de la zona, así como los intentos que se hicieron por controlarlas.

Un ejemplo sobre la forma en que las reestructuraciones marítimas y administrativas, que multiplicaron los contactos marítimos a lo largo del Seno Mexicano e incluyeron diversos puntos de las costas novohispanas, se ve en el trabajo de Estela Roselló Soberón, *De los pantanos del norte a los manglares del sur: la historia detrás de un decomiso. Naufragio y contrabando de Nueva Orleans a Veracruz (1798-1802)*. La autora muestra, a partir de un naufragio acaecido en 1798 en las costas de Sontecomapan (en el Sotavento veracruzano), los pleitos jurídicos, administrativos y comerciales que este evento ocasionó, así como la forma en que para ese momento ya se habían constituido redes marítimas con dinámicas de intercambio que, legal o ilegalmente, conectaban a distintos puntos del golfo de México. Además, se muestra cómo las costas alejadas a los puertos principales sirvieron como puntos de entrada para intercambios, usualmente ilícitos, que conectaron a distintas poblaciones del interior con las redes marítimas tanto locales como internacionales. Si bien la autora explica cómo este accidente marítimo generó pleitos jurisdiccionales sobre los derechos y acciones a realizar para recuperar los cargamentos de la embarcación, también le permite especular y lanzar hipótesis sobre lo que dicho evento en realidad ponía de manifiesto: los constantes tránsitos de naves pequeñas con cargamentos clandestinos que alcanzaban las costas del Sotavento y que a partir de sus ríos pudieron llevar a cabo conexiones e intercambios en las que tanto vecinos como autoridades locales se vieron involucrados. Y este caso no fue la excepción. Así, el trabajo

de Roselló, además de evidenciar los usuales conflictos jurisdiccionales, al parecer, vinculados a las actividades marítimas del Sotavento veracruzano, también permite insertar a la zona, a sus vecinos y a sus autoridades en redes más amplias, tanto regionales como internacionales.

Una perspectiva amplia sobre el tipo de contactos marítimos que ya se habían construido a lo largo del Seno Mexicano hacia fines del siglo XVIII, y el tipo de embarcaciones usadas en esos trajines, puede verse en el texto de Flor Trejo Rivera, *Paisaje cultural náutico, navegación costera y tipología de buques en el comercio marítimo del Seno Mexicano (1784-1809)*. En él, la autora analiza un derrotero, diversas cartas náuticas y registros contenidos en la *Gazeta de México* para retratar la forma en que los navegantes conocían, referían y registraban el golfo de México, principalmente en relación con los puertos y costas de Campeche, Tabasco y Veracruz. Así también, el estudio se centra en el tipo de embarcaciones que fueron usadas para trajinar entre dichas regiones marítimas. A partir de una perspectiva interdisciplinaria, Trejo analiza la relevancia de estudiar los espacios marítimos como paisajes culturales que pueden conocerse a partir de la forma en que fueron percibidos y registrados en la época estudiada —en este caso, fines del siglo XVIII—. Lo anterior permite entender las rutas que se construyeron a lo largo de las costas novohispanas del golfo de México, las prácticas marítimas que se hicieron regulares, los consejos que los navegantes se daban mutuamente para viajar entre esas regiones y el tipo de embarcaciones que podían usarse en aguas más profundas o en aquellas que más se acercaban a tierra e incluso podían incursionar en regiones fluviales. Todo ello, además, permite entender las maniobras que las embarcaciones llegaban a hacer y las razones para ello, de acuerdo con el conocimiento y la experiencia de los navegantes. La autora señala la relevancia del paisaje marítimo, las lecturas que de él se pueden hacer, y sobre todo el interés que su estudio ha despertado en líneas de investigación como la arqueología subacuática, la cual, si bien principalmente se centraba en accidentes marítimos, posteriormente incluyó en sus análisis las condiciones físicas y culturales que existían al momento de suscitarse los accidentes,

así como el conocimiento y prácticas marítimas que en torno a esas travesías se generaron y registraron; todo lo cual queda ejemplificado en los materiales analizados y explicados en este texto.

La segunda parte del libro se compone de estudios que ejemplifican algunas de las redes marítimas locales que, legal o ilegalmente, se construyeron a lo largo de los litorales novohispanos. Así, en primer lugar, Rodrigo de la O, en su texto *Cabotajes hispanos e ingleses entre Campeche y la Laguna de Términos. Acciones de despojo e intercambio comercial en la segunda mitad del siglo XVII*, explica la forma en que las regiones costeras y marítimas del occidente de la península de Yucatán se convirtieron en espacios de convivencia, intercambio y hasta violencia entre los habitantes de la península y los ingleses que desde 1655 (tras la captura que hicieron de Jamaica) paulatinamente incrementaron su presencia en el Caribe. Esto lo hace a partir de explicar las características físicas y sociales de la zona para evidenciar cómo en Campeche convergieron e interactuaron poblaciones sujetas a la administración hispánica, poblaciones indígenas no sometidas a éstas, así como navegantes ingleses que arribaban a esas costas para obtener palo de tinte y géneros de la zona. Dichas interacciones, si bien es verdad que llegaron a incluir enfrentamientos, algunos de ellos también camuflaron intercambios voluntarios que al parecer adquirieron cierta regularidad. De todo ello, el autor da diversos ejemplos que muestran a una región cuyas producciones locales también se volcaron al mar y permitieron, de manera a veces voluntaria y otras tantas forzada, la práctica de interacciones e intercambios que hicieron de las costas de Campeche zona de constantes tránsitos.

Entre esas interacciones destacaron las que se mantuvieron con los ingleses de Jamaica, quienes, desde la toma que hicieron de dicha isla, paulatinamente incrementaron y fortalecieron su presencia en el Caribe, como lo deja ver María Fernanda Valencia Suárez en su texto *Disputas inglesas por el comercio en el Golfo-Caribe español, 1655-1750*. En él, la autora centra su atención en la forma en que los ingleses se insertaron en el comercio del Golfo-Caribe, las transformaciones que sus tratos sufrieron en el marco de las competencias surgidas entre los comerciantes locales o bien entre los

mismos ingleses, así como los conflictos acaecidos en el marco de las guerras imperiales que afectaron la ocupación y el comercio de la zona desde el siglo XVII y hasta mediados del XVIII. Principalmente desde la perspectiva británica (tanto de comerciantes y vecinos, como de autoridades jamaquinas o metropolitanas) el estudio destaca el entrelazamiento que se dio en el comercio practicado por los ingleses con diversas costas novohispanas, centroamericanas y peruanas, principalmente en aquellas zonas con poca presencia y vigilancia de autoridades hispánicas. Esto para evidenciar cómo dichos navegantes crearon redes regulares que incluyeron intercambio de géneros europeos, asiáticos y esclavos africanos por productos americanos y principalmente plata.

La diversidad de redes marítimas, y de enfrentamientos que se mantuvieron con los ingleses, llevaron a que hacia la segunda parte del siglo XVIII se dictaran diversas ordenanzas, sobre todo vinculadas con el comercio libre, que permitieron la inserción de más puertos hispánicos a las redes de intercambio marítimo, las cuales sufrieron adecuaciones debido a las guerras que se desataron en el mar y que en especial enfrentaron a España e Inglaterra. Ejemplo de dichas adecuaciones las explica Luis Mezeta en su trabajo *Asedio naval, tráfico mercantil y comercio de cabotaje en Yucatán durante la crisis del sistema imperial español, 1796-1815*. En él, Mezeta explica el proceso en el que las guerras contra Inglaterra, en especial desde 1797 cuando se establecieron bloqueos comerciales a España, llevaron a reconfigurar las rutas marítimas practicadas desde Yucatán. Según el autor, los enfrentamientos con Inglaterra articularon navegaciones de curso que intentaron proteger las rutas marítimas hispanas; y específicamente con respecto a Yucatán, sobre todo se buscó vigilar las rutas que conectaban a la península con Veracruz y con La Habana. Sin embargo, las presiones inglesas que incluso bloquearon las comunicaciones con la metrópoli generaron mayores articulaciones entre los propios puertos americanos, y las licencias otorgadas a los navíos neutrales derivaron en un incremento de embarcaciones estadounidenses comerciando en las costas novohispanas. Además, diversas problemáticas al interior de Yucatán forzaron a buscar puntos de abasto externos, lo que dio a Sisal opor-

tunidad de fungir como zona de encuentro marítimo de la península. Y las diversas restricciones que se impusieron en Campeche, principalmente para evitar contrabandos, derivaron en la autorización permanente de Sisal como puerto marítimo, lo cual también modificó las redes de intercambio de los comerciantes yucatecos. Todo lo cual es explicado y ejemplificado por Mezeta a partir de múltiples casos.

Cabe señalar que las costas centroamericanas, aunque formaban parte del reino novohispano, tuvieron sus propias dinámicas que mucho se relacionaron con su situación de periferia si se les mira desde el centro de la Nueva España, pero también de zona central en las redes marítimas que se construyeron tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Al respecto, Rafal B. Reichert en su texto *Comercio legal e ilegal, rutas de navegación y guerra de corso en la Capitanía General de Guatemala (1714-1778)*, expone en una larga perspectiva temporal los muy diversos tipos de navegaciones que se practicaron a lo largo de las costas guatemaltecas, principalmente de cara al Atlántico. El autor explica cómo desde el siglo XVI, por diversos motivos, las costas centroamericanas fueron poco atendidas por las autoridades hispánicas y, por tanto, desde la perspectiva oficial hubo pocas actividades marítimas en ellas. No obstante, dicha situación llevó a que se practicaran diversos intercambios ilícitos entre los vecinos de la zona y los navegantes ingleses u holandeses que poco a poco se posicionaron en el Caribe. El contrabando se convirtió en una forma de supervivencia para los vecinos de Centroamérica que poco podían beneficiarse de las rutas hispánicas oficiales con las que tuvieron reducidas interacciones. Y los intercambios provocaron que, a lo largo de las costas centroamericanas, fuera frecuente que circularan embarcaciones de poco calado. Eso significó que esa región costera, desde la mirada hispánica, fuera periférica; pero desde la perspectiva extranjera fuera más bien de constante actividad marítima. Según explica Reichert, sería hasta el siglo XVIII cuando las autoridades hispánicas intentaran combatir esos encuentros a través de corsarios, de los cuales el autor da varios ejemplos. Otra medida tomada fue el de las reestructuraciones mercantiles que ya para la segunda parte de esa centuria, y en el

marco del comercio libre, intentaron fomentar los tratos marítimos de la Capitanía General de Guatemala, tanto en el Pacífico como en el Atlántico, siendo en este último océano donde más se hizo evidente el incremento de navegaciones.

Si bien los contactos marítimos oficiales de la Capitanía General de Guatemala en gran medida se volcaron más al Pacífico, también hay que decir que tuvieron muchas restricciones, algunas de las cuales generaron solicitudes para fomentarlos. Así se deja ver en el trabajo de Guadalupe Pinzón Ríos quien, en su texto *Estrategias locales para establecer tratos marítimo-comerciales entre Guatemala y Nueva España (1680-1695)*, estudia un proyecto que, sin ir en contra de las prohibiciones de comercio intervirreinal decretado desde el siglo XVII, pretendió abrir los tratos marítimos entre puertos específicos que serían Michatoya, Iztapa y Guatulco. Dicha propuesta retomó solicitudes previas que fueron presentadas de forma continua ante autoridades tanto guatemaltecas como novohispanas. En ellas se expusieron las ventajas a obtener con esa ruta, pero sobre todo hicieron recuento de las prácticas marítimas locales, tanto de Guatemala como de Nueva España, por lo que la nueva solicitud no se opondría a los tratos y contratos existentes. Además, presentar dichas solicitudes de forma consecutiva mostraba también el interés que había por incrementar dichos intercambios marítimos.

Para fines del siglo XVIII, en el marco de las aperturas comerciales, las costas guatemaltecas multiplicaron sus tratos. No obstante, estos no fueron generalizados y hubo momentos coyunturales en que algunos puertos tuvieron oportunidad de incrementar sus actividades, aunque fuese de forma temporal, como nos lo deja ver Luis Alberto Arrijoja en su texto *Comercio en tiempo de insectos: un acercamiento al puerto de Acajutla, 1800-1805*. En él, Arrijoja nos comparte un estudio sobre la plaga de langostas que asoló diversas regiones de Guatemala, durante los primeros años del siglo XIX, y que afectó sus producciones agrícolas y ganaderas, provocándose escasez de alimentos y hambrunas. Todo ello llevó a establecer políticas de remisión de cereales desde Nueva España y Perú, y en esa coyuntura Acajutla funcionó como un nodo articulador entre las poblaciones del interior y los puertos de cara al Pacífico. Si bien Arrijoja

ofrece un detallado análisis sobre cómo Acajutla modificó sus funciones en un momento coyuntural, en realidad el estudio también se enmarca en las reestructuraciones y políticas de apertura comercial que se implementaron en los puertos hispánicos desde la segunda parte del siglo XVIII. Por un lado, el autor aborda las condiciones que se vivieron en Centroamérica (desastres naturales, cuestiones climáticas, pequeña Edad del Hielo) y que favorecieron las plagas de langostas. Por el otro, se incide en las políticas marítimo-comerciales que permiten comprender cómo las medidas tomadas por las autoridades guatemaltecas, en aras de incrementar el funcionamiento de Acajutla, formaron parte de un proceso más amplio. Y finalmente, un aspecto considerado es el de las estructuras sociales que llevaron a que comerciantes vascos, guatemaltecos y de otras regiones americanas, participaran en las remesas de cereales a Centroamérica. Y este último punto incluso evidencia que, pese a los cambios y aperturas marítimas establecidas, las relaciones centro-americanas con Perú siguieron siendo las más importantes.

Las reestructuraciones marítimas también alcanzaron a las costas del septentrión novohispano, como se vio con las medidas tomadas para incrementar los contactos marítimos así como para extender los asentamientos hispánicos de dicha zona. Y sobre el tema, Francisco Altable, en su texto *El real sistema de abasto marítimo en las Californias novohispanas*, explica cómo a partir de las reestructuraciones marítimas hechas por José de Gálvez en el noroeste novohispano (y que se relacionaron con la expulsión de los jesuitas, con la fundación de San Blas y con las expansiones hispánicas hacia las regiones septentrionales) comenzaron a sentarse las bases de remesas de abasto a las Californias supeditadas a las autoridades reales. Para asegurar dichas remesas, se estructuraron reglamentos que contemplaron tanto los gastos que generarían las cargas a enviar, así como los salarios de los trabajadores que participarían en los viajes. Hubo reglamentos que sustituyeron a los anteriores, y los cambios se adecuaron a las necesidades o problemáticas que se consideró debían resolverse. El sistema de abastos, además, pronto coincidió con los que se organizaron para sustentar a la Comandancia General de las Provincias Internas, así como con los intereses de



particulares que se asentaban en la zona (entre los que pronto se incluyeron prácticas de contrabando). Y si bien se había considerado que al fomentar la colonización civil se incrementarían las producciones e intercambios marítimos, de todas formas continuó la dependencia del financiamiento real. Así también, la relación con el apostadero de San Blas, y con su personal marítimo, fueron pieza central en los intercambios establecidos.

Finalmente, cabe reiterar cómo durante el periodo colonial, a lo largo de las costas de la Nueva España, se practicaron diversas navegaciones que pusieron en contacto a sus distintas regiones marítimas. Y dichos contactos evolucionaron a la par que el resto del territorio y de sus vínculos externos. Esto obliga a recordar la necesidad que hay de voltear la mirada a los entornos marítimos y dejar de verlos como fronteras, límites o espacios externos ajenos a los procesos históricos de este territorio.

GUADALUPE PINZÓN RÍOS