

Históricas Digital

Alvaro Alcántara López

“Intenso como el rumor del agua. Las escalas de la navegación y la investigación histórica en mares y ríos del seno mexicano”

p. 67-100

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



INTENSO COMO EL RUMOR DEL AGUA

LAS ESCALAS DE LA NAVEGACIÓN Y LA INVESTIGACIÓN HISTÓRICA EN MARES Y RÍOS DEL SENO MEXICANO

ALVARO ALCÁNTARA LÓPEZ*

Centro INAH Veracruz

*A Toño, el sabio Homshuk,
por la inspiración*

ADVERTENCIA

Debo advertir al lector que tiene ante sus ojos una suerte de experimento historiográfico. Me disculpo de antemano porque no encontrará las acostumbradas fórmulas que se han vuelto populares en la disciplina: resúmenes, hipótesis, estados de la cuestión, conclusiones, etcétera. La invitación hecha por la editora de este libro para pensar sobre el comercio de cabotaje en el periodo novohispano me ha brindado la maravillosa oportunidad de recuperar una persistente pasión: pensar la relación entre la historiografía, la dinámica espacial y el reto de contar historias complejas. Como se comenta en distintos momentos del ensayo sostengo la importancia de incorporar, al estudio del comercio de cabotaje, el de los caminos de tierra adentro con los que se encontraba conectado. Al mismo tiempo, defiendo que la historiografía debe recuperar su añeja querencia con los espacios vividos e imaginados desde una perspectiva analítica que practique el juego de escalas temporales y geográficas.

* Quiero hacer patente mi profundo agradecimiento con Antonio Ibarra, Marta Martín, Estela Roselló y la coordinadora de este volumen, Guadalupe Pinzón, por sus valiosas críticas, sugerencias y recomendaciones a una versión preliminar de este ensayo. Sus comentarios han logrado que este trabajo *haga menos agua* y luce por mantenerse a flote.

En los años recientes, la historiografía parece muy preocupada por abordarlo *todo* desde lo global. Sin embargo, este interés corre el riesgo (entre otros muchos), de relegar —una vez más— las trayectorias individuales y vicisitudes de mujeres y hombres con nombres y apellidos. ¿Dónde se cruzan e intersectan los procesos históricos macro y la vida trivial y ordinaria de personas de carne y hueso? ¿En qué punto convergen (afectan o alteran) las decisiones de monarcas y cortes, la historia de los imperios y la política con mayúscula, con el diario transcurrir de pueblos y villas en los cuales indios, mulatos, negros y europeos ensayan, a prueba y error, sacar provecho de las reglas de juego existentes y de sus inconsistencias? Pensar la comunicación por tierra y por mar significa también poner en relevancia cómo circula la información; cómo se transmite, cómo se sedimenta o cómo incide en la toma de decisiones. Es entonces cuando los rumores y chismes entreverados con temores y preocupaciones llevan a actuar en uno u otro sentido y reclaman su lugar en la explicación histórica.

A final de cuentas, toda historia es —o debería ser— una historia situada, encarnada en la vida de mujeres y hombres, desplegada en entramados sociales y lugares específicos que hacen posible y dan sentido al acontecer humano. Estoy convencido de que la historiografía debe subsanar su deuda con la memoria social, con las variadas voces que le ponen la sal y pimienta a nuestro oficio y que, no pocas veces, se les escurren a los documentos y a las y los historiadores. Por eso me intereso en problematizar la forma en que puede contarse una historia. No porque desconozca de resúmenes, hipótesis, estados de la cuestión o conclusiones, sino porque pienso que la forma en que se despliega el relato histórico (su trama y sus voces, el papel del narrador, sus misterios e historias ocultas) implica una toma de postura epistemológica y metodológica en nuestra disciplina. Este ensayo que ahora les comparto tiene esta inspiración y aunque no logre alcanzar su cometido creo necesario seguir esforzándome por conseguirlo.

I

La escena es preciso reconstruirla *de oído*. “Alguien” dice haber escuchado una conversación sostenida por tres hombres en Saint Domingue, la isla caribeña donde meses atrás los negros libres y esclavos encargados de sostener la economía de la principal colonia productora de azúcar del mundo¹ se rebelaron al gobierno francés.² En la conversación referida —según afirmaría días después el portavoz de estos sucesos—, se habla de una expedición que compromete los intereses de la Corona española ¿Dónde pudo haber ocurrido este episodio dentro de la geografía de aquella isla? ¿Acaso en alguna de las tabernas o mesones tan útiles en aquellos puertos del mar Caribe para aliviar las urgencias y desventuras humanas?³ ¿Cómo pudo haberse enterado el informante de “sucesos tan graves”, sin ser detectado por los protagonistas de aquella plática? Imposible saberlo. En cualquier caso, las noticias escuchadas son de la mayor gravedad: invadir la Nueva España.

El anónimo informante es quien lleva el cuento a las autoridades españolas de San Cristóbal de La Habana, en una fecha tan lejana a nosotros como los primeros días de agosto de 1792. Allí, el testigo denuncia los planes de tres franceses que “trataban en El Guarico contra la tranquilidad de España”. Un desembarco, las costas de Nueva España, la Hacienda El Sapo, la provincia de Acayucan y Veracruz La Antigua son algunos de los datos que más llaman la aten-

¹ Según los datos presentados por Grafenstain, la economía haitiana de fines del siglo XVIII era sostenida por casi medio millón de personas esclavizadas traídas desde África. Sólo el 9% de personas eran “blancas y el 6% eran personas libres ‘de color’”. Johanna von Grafenstain, “Haití en el siglo XIX: desde la Revolución de esclavos hasta la ocupación norteamericana (1791-1915)”, Istor/CIDE, Ciudad de México, año XII, n. 46, otoño de 2011, p. 3-32.

² Luis Fernando Granados, *En el espejo haitiano. Los indios del bajo y el colapso del orden colonial en América Latina*, México, Era, 2016, p. 83-110; Julia Gaffield, *Haitian Connections in the Atlantic World: Recognition after Revolution*, Chapel Hill, UNC Press, 2015.

³ Antonio García de León Griego, “Comercio, amor y buena fortuna: vínculos mercantiles y amorosos entre las Canarias y Nueva España”, en Elena Acosta Guerrero (coord.), *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana (2016): las ciudades del mundo Atlántico. Pasado, presente y futuro*, Las Palmas de Gran Canaria, 2018, p. 1-13. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10021> (consulta: 26 de marzo de 2020).

ción. Surge también un nombre propio: Mateo Coste, de nacionalidad francesa —se dice—. ⁴

El gobernador cubano, aunque malicia no ser de confianza la fuente de estas noticias (*un extranjero que llegó aquí del Guarico me ha dado las noticias que contiene el adjunto papel*), no puede permitirse el silencio y envía al vuelo —aunque con todo sigilo— una carta al gobernador intendente de Veracruz para que, una vez al tanto de estos sucesos, tome las acciones que considere pertinentes. Son tiempos, no hay que olvidarlo, que el historiador Christon Archer ha interpretado con gran claridad: del miedo permanente de la corona española a ser invadida en alguna de sus colonias y ver destruido su imperio. ⁵ Este añejo temor, materializado tras la toma de La Habana por los ingleses en 1762, parece volver a activarse con los planes de desembarco que, como se ha hecho saber, se alistan en aquella isla de negros rebeldes. De Veracruz la información llega a oídos del virrey Revillagigedo y éste la comparte presuroso con las autoridades madrileñas. Allá se enterarán dos meses más tarde, en el otoño del mes de octubre. Mientras eso sucede, Revillagigedo no pierde tiempo y gira instrucciones para que se investigue el asunto con la mayor reserva y su comisionado se traslada de inmediato al lugar de los hechos. ⁶ La noticia ha iniciado su viaje y, como suele suceder en estos casos, avanza de boca en boca y de papel en papel. Así es como llega a nosotros siglos más tarde y toca ahora contarla con los artilugios de la historia.

Al revisar los datos dispersos en el expediente quedan en realce territorios, puertos y derroteros, quizá incluso hasta circuitos y rutas bien establecidos, por donde navegaron y circularon personajes, imaginarios, emociones y mucha información. A través de esta rendija documental se dibujan los contornos del tráfico marítimo del mar Caribe, no sólo del español sino también de las posesiones inglesas,

⁴ “Núm. 2. Copia de la carta que Luis de las Casas, gobernador de La Habana, envía al virrey Revillagigedo y al conde de Aranda”, La Habana, 4 de agosto de 1792, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Sevilla, *Estado*, 21, N. 28/4/1 recto.

⁵ Christon I. Archer, *El ejército en el México borbónico 1760-1810*, trad. de Carlos Valdés, México, Fondo de Cultura Económica, 1983.

⁶ “Núm. 4. Instrucción reservada del virrey Revillagigedo a don Ignacio Olaeta”, ciudad de México, 30 de agosto de 1792, AGI, Sevilla, *Estado*, 21, N. 28/6/1 recto.

holandesas y francesas del periodo tardo colonial: La Habana, Veracruz, Campeche, Tabasco, Jamaica, Haití, Curazao, Nueva Orleans.⁷

El arribo de los marineros de Colón al espacio insular americano, a fines del siglo XV (la lección la tenemos bien aprendida desde tiempos de Braudel),⁸ inauguró un episodio decisivo de la historia universal: el protagonismo emergente del mundo atlántico en la economía de la época. Consolidada en el siglo XVI, la *Carrera de Indias* detonó una serie de idas y venidas, conexiones e intercambios que llevarían, con el correr de los años, a la conformación de una región histórica conocida en la literatura especializada como el Gran Caribe o Caribe ampliado, espacio geo-histórico y civilizatorio al que las costas veracruzanas estuvieron más que integradas por al menos dos siglos.⁹

Una consecuencia de este proceso histórico fue unir los ritmos de vida de los puertos grandes o autorizados en hacer el comercio “de las Indias”. Pero al mismo tiempo, posibilitó la interconexión económica, cultural y social de playas, embarcaderos, costas o ensenadas del espacio americano entre sí y de estos con otros territorios del orbe ubicados en los continentes asiático, africano y europeo.¹⁰ Estamos hablando entonces de la inserción *silenciosa* —o casi— de regiones, provincias y pueblos, en su mayoría habitados por indios, negros y mulatos, a los circuitos mercantiles animados por la economía europea. El flujo incesante de metales preciosos, perso-

⁷ Johanna von Granfenstein, Rafal Reichert y Julio César Rodríguez Treviño (coords.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglo XVII al XIX*, México, Instituto Mora, 2018; Antonio García de León Griego, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*, México, Fondo de Cultura Económica, 2011; Mario Trujillo Bolio (ed.), *Mercaderes iberoamericanos. Presencia en redes de comercio, vínculos políticos y poder corporativo, siglos XVIII y XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2016; Guillermina del Valle Pavón y Antonio Ibarra (coords.), *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global, siglos XVII-XIX*, México, Instituto Mora, 2017.

⁸ Fernand Braudel, *La historia y las ciencias sociales*, trad. de Josefina Gómez, 2a. edición, Madrid, Alianza Editorial, 1970.

⁹ Antonio García de León Griego, *El mar de los deseos. El Caribe hispano musical. Historia y contrapunto*, México, Siglo XXI/Gobierno de Quintana Roo/Universidad de Quintana Roo, 2002.

¹⁰ Ruggiero Romano, *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano, siglo XVI-XVIII*, trad. de Jaime Riera Rahren, México, Fondo de Cultura Económica, p. 273-342.

nas esclavizadas, especias, colorantes, porcelanas o textiles de todo tipo, conectaron al mundo entre los siglos XVI al XVIII, en lo que hoy se reconoce como la primera globalización del planeta.¹¹ De este modo, este Caribe extenso de islas y tierra firme del que estamos hablando adquirió lo que posiblemente haya sido su condición primera: la de un universo construido por la palabra, el chisme y el *run run*. Aproximarse históricamente al mundo caribeño insular y de tierra firme significa entonces arribar a un espacio geo-histórico de artificios sonoros... *y parar la oreja*.

Para reconocer no sólo los contornos, sino la composición interna y pormenorizada de los flujos, ritmos, actores e informaciones puestos en juego en tales intercambios se torna necesario alterar la escala acostumbrada de observación y mirar —o escuchar—, con la mayor proximidad posible. Al hacerlo de este modo, se alcanzan a distinguir otras modalidades de la comunicación marítima entre las costas novohispanas y el conjunto del espacio caribeño, aunque también con regiones distantes del mundo. Entreveradas con las rutas de internación a tierra adentro, los derroteros de la marinearía fluvial, del comercio hormiga, la circulación de cabotaje o costanera constituyen el necesario complemento de la navegación llamada mayor o de altura. Todos estos circuitos constituyen un denso y tupido entramado de rutas acuáticas y terrestres por donde todo circula.

Las noticias que a finales de agosto de 1792 llegaron a la ciudad de México llevaron al virrey Revillagigedo a tomar una serie de medidas para confirmar o descartar —llegado el caso, también a prevenir y repeler— las sospechas de una invasión extranjera por costas veracruzanas. Sin ninguna duda, al gobernante novohispano le preocupaba que el espíritu y ánimo revolucionario, rebelde y sedicioso

¹¹ Zacarias Moutoukias, “Instituciones, comercio y globalización arcaica: una reflexión sobre las redes sociales como objeto y como herramienta a partir del caso rioplatense (siglo XVIII)”, en Antonio Ibarra, Alvaro Alcántara y Fernando Jumar (coords.), *Actores sociales, redes de negocios y corporaciones en Hispanoamérica, siglos XVII-XIX*, México, Bonilla y Artigas, 2018, p. 141-180; Jan de Vries, “The Limits of Globalization in the Early Modern World”, *Economic History Review*, 63-3, 2010, p. 710-733.

se extendiera al reino y encontrara apoyo entre los locales.¹² Las noticias de la insurrección de los negros del norte de Saint Domingue de agosto de 1791 estaban frescas y, mientras la correspondencia entre el virrey y la corte madrileña atravesaba la mar oceánica, la llama rebelde se encendía ahora en el sur de la colonia francesa. Había pues que tomar previsiones. ¿Habría imaginado aquel misterioso informante —no hay un solo dato de su identidad en los expedientes, salvo que era “extranjero”— las inquietudes y movimientos que provocarían en las costas veracruzanas las palabras salidas de su boca una lluviosa tarde habanera?

No parece inverosímil pensar que todo este asunto haya puesto en conocimiento del virrey la existencia de una provincia llamada Acayucan, con una costa lo suficientemente vasta para hacer creíble la posibilidad de un desembarco y de un río caudaloso por el que podían adentrarse embarcaciones enemigas al interior del virreinato. Tampoco la instrucción dada por el virrey a su comisionado hace pensar que Revillagigedo o sus funcionarios más cercanos tuviesen una idea clara de la extensión de las costas del golfo mexicano y, por ende, de la dificultad de vigilarlas o de las condiciones climáticas y ambientales de las provincias costeras de Veracruz, Tabasco y Campeche: “Núm. 8. Si la prisión de Coste se ejecutase en su hacienda del Sapo (*sic*), procurará vm. saber de la situación de una casa que tiene *a la orilla de un río a una legua de su entrada en la costa de Veracruz y Campeche*,¹³ distante como 30 leguas de la primera de estas dos ciudades.”

El río Coatzacoalcos y el pueblo del mismo nombre tenían una historia añeja con los sueños conquistadores y expansionistas de la corona, que se remontan a tiempos de los primeros contactos de los españoles en tierras mesoamericanas. A su llegada a esta región, “la

¹² “La persistencia de una amenaza militar externa —escribe Antonio Ibarra— había preocupado al virrey Revillagigedo, para quien la posibilidad de que cualquier desembarco tuviera éxito dependía del apoyo interno que pudieran encontrar los agresores. Por ello había que cuidarse de infiltraciones sediciosas que pudiesen afectar los ánimos de lealtad, con el mismo celo con que se obraba en la defensa de los baluartes costeros.” Antonio Ibarra, “Conspiración, desobediencia social y marginalidad en la Nueva España: la aventura de Juan de la Vara”, *Historia Mexicana*, v. XLVII, n. 1, 1997, p. 12 (p. 5-34).

¹³ Las cursivas son mías.

flor y nata de los conquistadores” —como alguna vez los denominase el soldado cronista Bernal Díaz del Castillo— reconocieron en Guazaqualco a un puerto principal en el comercio marítimo y fluvial con los pueblos indios de Tabasco, Campeche y Yucatán, por lo cual fundaron sobre el asentamiento indio la villa española del Espíritu Santo.

Para cuando se temió una invasión por aquella costa (1792), el puerto de Guazaqualco y la villa española tenían más de un siglo de haberse extinguido. Pero a veces las rutas y los caminos sobreviven incluso a la desaparición de los pueblos. Y aunque casi vuelta silencio, la memoria navegante de aquella región no parece haberse borrado por completo.

II

Tomando distancia del relato fundante de la Conquista de México y hallando cobijo en los papeles que se encuentran desperdigados en distintos archivos de América y Europa relativos al siglo XVI, puede reconocerse el empeño que pusieron Hernán Cortés y sus huestes para hacer de Guazaqualco —tal vez antes que Veracruz—, un enclave portuario principal, sitio de entrada y salida de las riquezas y mercaderías de las tierras recién descubiertas. Cortés parece haber tenido conciencia, de manera muy temprana, de la importancia estratégica de contar con un puerto que, ubicado en el extremo norte de uno de los dos pasos más angostos del continente, hiciera posible hacer circular las mercancías entre una mar y la otra.¹⁴ La vía de Panamá hacia la “mar del sur” se conocía desde 1513 y, tan pronto como Cortés supo de la posibilidad de alcanzar el océano Pacífico —remontando el curso del río Coatzacoalcos para después seguir por tierra hasta la costa oaxaqueña—,¹⁵ desplegó sus esfuerzos hasta lo-

¹⁴ Laura Machuca, “Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros”, en Emilia Velázquez, Eric Leonard, Odile Hoffmann y M.-F. Prévot-Schapira (coords), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, México, CIESAS/IRD, 2009, p. 65 (p. 63-94).

¹⁵ Al menos, en poco más de la mitad del trayecto en un puerto interior conocido como Utlatepeque.

grar en 1526 la creación de un astillero en Tehuantepec en donde no sin grandes dificultades se fabricaron algunos navíos que viajaron en varias ocasiones a Panamá y al Perú entre 1529 y 1559.¹⁶

En la medida en que la ruta de comunicación transístmica se mantuvo en funcionamiento a lo largo de ese siglo, la navegación por mar entre Veracruz y Guazaqualco y la fluvial-terrestre entre la villa del Espíritu Santo-Utlatepeque-Tehuantepec permanecieron activas, aunque con intermitencias.¹⁷ Sin embargo, también en la misma medida en que los indios de la provincia de Coatzacoalcos se extinguieron,¹⁸ que se prohibió el comercio directo entre Nueva España y Perú y que los comerciantes guatemaltecos y chiapanecos encontraron mejores rutas para movilizar el añil, cacao y demás productos hacia el altiplano central, la navegación costera entre Veracruz y la barra de Coatzacoalcos parece haberse vuelto una rareza, en tanto que avanzaba el dilatado siglo XVII.¹⁹

¿Cuál fue el panorama comercial que los españoles encontraron al establecer su villa sobre la capital del antiguo señorío de Guazaqualco? ¿Cuál fue la navegación que conectaba a esta provincia con los pueblos costeros ubicados más al oriente? Lo primero que habrá que decir de la región donde en 1792 se temía el desembarco de una

¹⁶ Machuca, “Proyectos oficiales y modos locales...”, p. 68.

¹⁷ Desde los primeros años de la colonización se reportan también naufragios de embarcaciones en las costas del Coatzacoalcos, como el navío de Pedro Hernández de Alfaro que zozobró allí en 1535, en las inmediaciones de la laguna de Minzapan, un sitio que sería especialmente aprovechado para introducir contrabando. “Sobre las mercaderías que robaron del navío de Pedro Hernández de Alfaro, vecino de Sevilla, que dio al través en la costa, junto al pueblo de Minzapa”, año de 1535, AGI, *Contratación*, leg. 597. Laura Machuca señala que la ruta de Guazaqualco a Tehuantepec fue usada también para movilizar efectos y géneros de viaje del virrey Mendoza en su viaje a Perú a mediados del siglo XVI. *Ibidem*, p. 70-73.

¹⁸ La población india de la provincia experimentó un descenso alarmante del 90% en un periodo de unos 150 años, entre 1521 y 1675. Véase Alvaro Alcántara López, “Configuración territorial, grupos de poder y dinámicas sociales en la provincia colonial de Guazaqualco, siglos XVII y XVIII”, en Emilia Velázquez, *et al.*, *El Istmo mexicano...*, p. 123 (p. 95-164).

¹⁹ Suero de Cangas y Quiñones, “Relación de la provincia de Coatzacoalco. Villa del Espíritu Santo (1580), en René Acuña (ed.), *Relaciones geográficas de Antequera II*, t. 1, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1984, p. 111-129. Recientemente la Universidad de Texas en Austin a través del *LLILAS Benson Latin American Studies and Collections* ha subido a la red ésta y otras relaciones geográficas del periodo 1579-1580 y se puede consultar: https://fromthepage.lib.utexas.edu/display/display_page?page_id=1881

expedición enemiga proveniente de Saint Domingue, es que históricamente puede caracterizarse como un *territorio hecho de agua*. Al menos desde los tiempos de esplendor de San Lorenzo, primer centro urbano de la cultura olmeca (*circa* 1200, d. C.), los habitantes de este extenso territorio se comunicaban internamente a partir de una tupida red de caminos de agua y de tierra que encontraba en pueblos —embarcadero y puertos secos de los ríos Coatzacoalcos, Tonalá o San Juan Michapan— sus principales puntos de interconexión. Teniendo a estos enclaves como puntos de llegada y partida, las canoas y bongos podían abandonar las rutas de agua dulce y alcanzar la mar. Una vez allí bordeaban las costas hasta alcanzar otros puertos ubicados en Tabasco, Campeche o Yucatán, aunque también existe evidencia arqueológica que documenta la navegación de cabotaje hacia los asentamientos del centro y norte del actual estado de Veracruz.²⁰ Recorridos similares serían realizados siglos más tarde por los piratas ingleses, franceses y holandeses que para el siglo XVII fueron los dueños y señores de la costa del golfo. Para el sur de Veracruz, los ríos Coatzacoalcos, Tonalá, Uxpanapa, San Juan Michapan, Tesechoacán o Papaloapan eran las principales vías de comunicación interna de la región.²¹ De manera que a la llegada de los españoles existía una larga tradición de navegación fluvial y costera entre los pueblos del señorío de Guazaqualco, hablantes de las lenguas zoque, mixe, náhuatl, zapoteca o mixteca.

La investigación arqueológica ha registrado infraestructura portuaria en distintos puntos de la costa sur-sureste de lo que más tarde sería el virreinato de la Nueva España: Los Tuxtlas, Guazaqualco, Tonalá, Potonchan, Xicalango, Tixchel, Jaina, Isla Piedras, Champotón (Campeche) Uaymil, Canbalam (Yucatán), Cerros, Cancuen o

²⁰ Alfredo Delgado Calderón, “La navegación en el México antiguo”, en David Maawat (ed.), *México y su mar*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2009, p. 31 (p. 25-62).

²¹ O también conocida como *costa de Sotavento*, término con el que se conocía a esta zona, al menos desde tiempos de la expedición de Miguel del Corral y Joaquín de Aranda en 1777 y que incluía a las provincias coloniales de la Nueva Veracruz, Cosamaloapan, Los Tuxtlas y Acayucan (o Coatzacoalcos). Tristemente ninguno de los ríos mencionados se utiliza en la actualidad para la circulación de mercancías o transporte de personas.

Cozumel (Quintana Roo), por citar los más importantes.²² Para Coatzacoalcos, en la margen derecha próxima a la desembocadura del río, Alfredo Delgado ha encontrado vestigios portuarios desde el Preclásico medio, es decir, en el momento de esplendor de la cultura olmeca. De acuerdo con este investigador, el sitio de Coatzacoalcos cuenta con una ocupación portuaria ininterrumpida desde el 400 a. C. al 1200 d. C., y con vestigios arqueológicos de las culturas maya, zoque, totonaca y teotihuacana. Aunque es bastante conocido, no resulta baladí mencionar que el primer centro urbano de la cultura olmeca, San Lorenzo, se estableció precisamente en el entorno ecológico del Coatzacoalcos medio y sus afluentes, alcanzando su momento de esplendor entre el 1200 y el 800 antes de nuestra era. Los trabajos en torno a este primer gran centro urbano del continente han mostrado el sofisticado manejo de los primeros olmecas para aprovechar los recursos acuáticos (construcción de diques, canales, terraplenes, etcétera), estableciendo contacto con regiones distantes gracias a la navegación en los ríos y costas.²³

²² Rosa Torras Conangla, *La tierra firme de enfrente. La colonización campechana sobre la región de Los Ríos (siglo XIX)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2012, p. 25; Salvador Pérez Guzmán, *Patrón de asentamiento y configuración arquitectónica de puertos prehispánicos en la cuenca baja del Papaloapan, Veracruz, México*, tesis de licenciatura en arqueología, Facultad de Antropología, Universidad Veracruzana, Xalapa, Veracruz, octubre, 2016; Delgado, “La navegación...”, p. 26; Lourdes Budar, “El corredor costero del volcán de Santa Marta. El otro lado de Los Tuxtlas”, en Lourdes Budar y Philip J. Arnold III (eds.), *Arqueología de Los Tuxtlas. Antiguos paisajes nuevas miradas*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 2016, p. 77 (p. 73-92); Mario Humberto Ruz, “Un lugar verdaderamente deleitable. El pasado virreinal”, en Mario Humberto Ruz, *Paisajes de río y ríos de paisaje. Navegaciones por el Usumacinta*, Universidad Nacional Autónoma de México/CCYTET, México, 2010, p. 96 (p. 79-199); Mariana Favila Vázquez, *Veredas de mar y río. La navegación prehispánica y colonial en Los Tuxtlas, Veracruz*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2016 y “Las rutas marítimas y fluviales de traslado y comercio de la cultura olmeca”, en Leopoldo Augusto González Aguayo y Mónica Velasco Molina (coords.), *La talasopolítica mexicana 1*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2019, p. 19-34; Chantal Esquivias, *On the Edge of Empire? Settlement Changes in Chalapan, Southern Veracruz, México, During the Classic and Post Classic Period*, tesis de doctorado en filosofía, *British Archaeological Reports*, Boston, University of Boston, 2003.

²³ María del Carmen Rodríguez y Ponciano Ortiz Ceballos, “Los asentamientos olmecas y pre-olmecas de la cuenca baja del Coatzacoalcos”, en María Teresa Uriarte y Rebeca González Lauck (eds.), *Olmeca: balance y perspectivas: memoria de la Primera Mesa Redonda*, t. 2, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas/Conaculta, INAH/Fundación Arqueológica del Nuevo Mundo, Universidad Brigham Young, 2008, p. 445-470; Chistopher A. Pool, “Current Research on the Gulf

Las pesquisas de Delgado Calderón en las cercanías del puerto prehispánico de Guazaqualco permitieron encontrar cayucos de más de cinco y siete metros de largo por 80 centímetros de ancho recubiertos de chapopote.²⁴ Los hallazgos de este proyecto también subrayan la importancia de la actividad pesquera en la dieta cotidiana de aquellos pueblos y en el intercambio comercial de la región sur-sureste con el altiplano central al momento previo a la llegada de los europeos.²⁵ De esta manera sabemos que al despuntar el siglo XVI existía en aquella zona una fluida navegación costanera (además de la fluvial ya mencionada) que unía a los pueblos del señorío de Guazaqualco con los de Potonchan, Xicalanco, Champotón, Chelá o Cozumel.²⁶ Estos lugares no casualmente coinciden —o casi— con puntos estratégicos del comercio hormiga del periodo colonial, especialmente del comercio de contrabando y de las rutas seguidas por los piratas y bucaneros a lo largo del siglo XVII y del XVIII. Sin embargo, es necesario señalar que los riesgos de la navegación de cabotaje en una región de nortes y huracanes condicionaron las comunicaciones de largo recorrido prefiriéndose, más bien, una navegación escalada entre puerto y puerto, tal y como los muestran los expedientes de decomisos, arribadas maliciosas y contrabandos del periodo colonial, pues las embarcaciones menores (bongos, balandras o goletas) en cuanto se podía se apartaban del agua salada y surcaban los caminos de agua dulce para alcanzar su destino. Canoas, bongos o cayucos fueron las embarcaciones que provenientes del periodo prehispánico han sobrevivido en la navegación fluvial que con enormes esfuerzos aún se practica en la región.

Coast of Mexico”, *Journal Archaeological Research*, University of Kentucky, 14, 2006, p. 189-241, <https://doi.org/10.1007/s10814-006-9004-5> (consulta: 5 de febrero de 2019); Rebeca González Lauck, “La zona del golfo en el Preclásico: la etapa olmeca”, en Linda Manzanilla y Leonardo López Luján (coords.), *Historia Antigua de México*, v. I: *El México antiguo, sus áreas culturales, los orígenes y el horizonte Preclásico*, 3a. ed., México, INAH, Conaculta/UNAM, IIA, 2015, p. 363-406.

²⁴ Se calcula que el largo total de los cayucos encontrados enfrente de la ciudad de Coatzacoalcos debieron haber sido un 30% más grande de las dimensiones señaladas. Delgado, “La navegación...”, p. 32.

²⁵ *Ibidem*, p. 51.

²⁶ Peter Gerhard, *La frontera sureste de la Nueva España*, trad. de Stella Mastrangelo, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1991, p. 34 y siguientes.

Tal vez el último testimonio —aunque involuntario— de la vocación navegante que la región de Coatzacoalcos tuvo durante el postclásico tardío (1200-1518 d. C.) sea el mapa de 1580 confeccionado por Strozza Gali que representa el curso (a contraflujo) de este río, hasta el punto en que podía navegarse en el intento de alcanzar Tehuantepec en el Pacífico y que acompañó a la *Relación geográfica de la villa del Espíritu Santo*. En este mapa, como en otras representaciones cartográficas que se elaboraron en los siglos posteriores, se pueden reconocer las bahías, lagunas y embarcaderos naturales existentes en las inmediaciones de las distintas cuencas fluviales, las cuales en su mayoría se corresponden con pueblos-puerto o pueblos-embarcadero del sur de Veracruz; aunque de muchos ellos apenas y se conserve memoria dado que, en un lapso de siglo y medio, más del 90% de la población india se perdió y con ello, al menos setenta pueblos desaparecieron de la jurisdicción. Y de los poco más de quince pueblos indios que se encontraban asentados en el entorno ecológico de la cuenca del río Coatzacoalcos, sólo dos de estos pudieron subsistir al finalizar el periodo colonial.²⁷

Con la consolidación de Guazaqualco como provincia especializada en la cría del ganado mayor y tras el decaimiento y paulatino abandono de la villa en las primeras décadas del siglo XVII, las referencias a la navegación y a la condición acuática de este territorio prácticamente desaparecen. Todavía en un documento de 1647 se recuerda la condición portuaria del viejo asentamiento de Guazaqualco, con motivo de la expulsión de los portugueses solicitando al alcalde mayor, que ya para entonces residía en el pueblo de Acaucan, “para que los portugueses que habitan en ese puerto y que se hallaran en él, sin estar compuestos, sean secuestrados sus bienes [...] y aunque estén compuestos se manden a retirar y salir de *aquella costa y puerto de mar...*”.²⁸

²⁷ Se trata de los pueblos de Moloacán e Ixhuatlán, que hasta la fecha subsisten en la región.

²⁸ “Real provisión a Francisco Sumel, alcalde mayor de la provincia de Guazaqualco”, Madrid, 7 de noviembre de 1647, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), México, *Tierras*, v. 2934, exp. 124, f. 290 [las cursivas son mías].

Acostumbrada durante décadas a proyectar sin más las versiones oficiales de los hechos producidos desde los centros de poder (Madrid o ciudad de México) a los espacios regionales, la investigación histórica contemporánea debe exigirse un esfuerzo mayor por reconstruir a contrapelo la memoria social de las provincias coloniales novohispanas a lo largo del siglo XVII, observando con detenimiento e insertando en sus respectivos contextos, las huellas e indicios históricos dispersos en los documentos. La navegación fluvial y costera por las costas de Coatzacoalcos parece haber decaído sensiblemente durante las primeras décadas del siglo XVII,²⁹ como lo sugiere la ausencia de documentación relativa al tema. En cambio, los expedientes sobre pleitos y disputas de tierra y ganado vacuno son los que ocupan la atención de los vecinos y autoridades, en medio de un intenso proceso de ganaderización de la provincia y de toda la región.³⁰

Pero como ya se ha comentado, en ocasiones las rutas y los caminos sobreviven a los hombres. La situación parece haber cambiado paulatinamente durante la segunda mitad de aquella centuria. Esta vez serían los piratas y bucaneros quienes navegarían por las aguas dulces y saladas de las costas de Veracruz a Yucatán, reactualizando antiguos derroteros de los pueblos indios de la región.

La historiografía especializada en estudiar el comercio informal o de contrabando durante el periodo de las reformas borbónicas, no siempre ha sabido leer las implicaciones sociales y económicas de esta actividad al interior de las jurisdicciones y regiones periféricas del imperio español. Pero tampoco parece estar muy atenta a las características espacio-ambientales de las regiones que estudia. En buena medida esto encuentra su explicación por el “lugar” desde el cual emplazan sus investigaciones. Los permanentes conflictos bélicos y los temores de invasiones extranjeras, el rediseño institucional implementado por los borbones, la preeminencia que algu-

²⁹ La capital de la alcaldía se trasladó alrededor de 1620 al pueblo de Acayucan. La villa del Espíritu Santo o de Guazaqualco siguió subsistiendo hasta 1673, cuando fue quemada y abandonada por completo tras un ataque pirata.

³⁰ Alvaro Alcántara López, *Gobernar en familia. Disidencia, poder familiar y vida social en la provincia de Acayucan, 1750-1802*, México, Bonilla Artigas Editores, 2019.

nos cultivos comerciales adquirieron y la expansión de los mercados y búsqueda de materias primas, provocaron que para la segunda mitad del siglo XVIII la Corona española pusiera especial atención en regiones que durante décadas habían sido dejadas a la mano de las oligarquías que las gobernaban. Las costas novohispanas de ambos mares constituyen un buen ejemplo de ello. Este desplazamiento de la mirada gubernamental trajo consigo la producción incesante de informes, relaciones y descripciones sobre antiguos *territorios vacíos* y las dinámicas sociales que en ellos acontecían. De este modo, lugares de los que apenas se tenía noticia empezaron a llamar la atención de cortes y audiencias gracias a los reportes e informes producidos por funcionarios reales y militares recién llegados a las provincias que debían atender.

Para la región que nos ocupa, fondeaderos, lagunas, esteros, parajes y ríos menores son señalados en los informes del periodo colonial tardío, como los espacios recurrentes de transgresión de la ley, de desobediencia al soberano. A los ojos de los funcionarios “ilustrados” todo parece nuevo entonces, pero no necesariamente era así. Muchos de los episodios relatados en sus reportes venían ocurriendo al menos un siglo atrás, sólo que para aquel tiempo no existía una burocracia que los denunciara o que volviera escritura las distintas voces de la memoria social. Se trata de referencias desperdigadas más allá de los repositorios oficiales de la época, fragmentos que se mencionan en una denuncia por blasfemia o la redención de un censo enfiteúutico. Lo sabemos bien, nos encontramos ante un periodo de contracción de la administración colonial: 1650-1730.

Llegados a este punto no queda más que *jugarla de oído*, para que los rumores y silencios de las fuentes adquieran nuevos sentidos al ser dispuestos a la manera de una cartografía contemporánea que construye sus representaciones aglutinando capas. Las curvas de nivel serán los indicios documentales relativos a distintos momentos históricos. El espacio, la constante que permite engarzar episodios separados por el tiempo. Tras esta operación, lo que queda al descubierto es la funcionalidad de los espacios en distintos momentos históricos. Para comprender entonces las dinámicas de las rutas y espacios de la navegación de cabotaje del periodo colonial tardío

resulta preciso apelar a una memoria más profunda que la coyuntura que arranca con la implementación de las reformas borbónicas y culmina con el inicio de la gesta independiente.³¹ Las fuentes como rendijas y relámpagos en el sentido que nos ha enseñado a pensar Walter Benjamin.

Mientras las misivas con los rumores de la invasión iban camino a Madrid, el virrey Revillagigedo ha nombrado como su comisionado a un militar de carrera de nombre Ignacio Olaeta, capitán de fragata de la Real Armada, instruyéndole para que de inmediato se ponga en camino hacia Acayucan y averigüe allí la veracidad de aquel *run run*. Al mismo tiempo, el virrey dirige comunicaciones al gobernador intendente de Veracruz y al administrador de las rentas reales de aquel puerto para que “brinden a Olaeta cuantos auxilios requiera”. Esa misma orden sería comunicada también a gobernadores de indios, *justicias* y dueños o administradores de hacienda. Los primeros informes de Olaeta, de octubre de ese año, generan más sospechas que tranquilidades. Para ese momento, “Mateo Coste” ha dejado de ser sólo un nombre pronunciado en una delación habanera, para convertirse en una historia que, de la boca de Olaeta, empieza a adquirir forma humana.

En efecto, los vecinos de Acayucan dicen conocer al francés Coste, si bien su residencia habitual en aquella región no es aquel pueblo sino el de San Andrés Tuxtla, en la alcaldía vecina que hace parte del marquesado del Valle. De profesión médico “y siempre ejerciendo su profesión”, el comisionado se entera que el francés “*por agosto del año último [1791] se embarcó en la barra de Guazacoalcos [sic] en un bergantín campechano y pasó a Tabasco, de allí a Campeche y de esta ciudad a La Habana con destino a las islas de Barlovento*”.³²

³¹ Es decir, de 1765 a 1810, que ha sido la periodización más habitual sobre esta etapa. Una mirada de conjunto y de largo recorrido sobre el mar, sus percepciones y circulaciones puede verse en Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera, *El mar: percepciones, lectura y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*, publicación digital, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2016, http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.html (consulta: 13 de febrero de 2020).

³² “Carta del virrey Revillagigedo al conde de Aranda donde comunica lo averiguado hasta el 3 de octubre”, AGI, *Estado*, 21, n. 37/1/1 recto-4 verso [las cursivas son mías].

Lo dicho: las noticias que recibe Revillagigedo avivan los recelos y por los informes obtenidos por su comisionado parecía del todo posible que Coste hubiese estado en El Guarico, de donde provenían las noticias de una invasión que estaba en marcha.

III

Silenciosa y a veces imperceptible, la navegación de cabotaje desplegada en el espacio americano entre los siglos XVII y XVIII fue decisiva en la consolidación del capitalismo temprano. Ligada de manera indisoluble a la “de altura” y fluvial, y marcada por una legislación que sólo permitía el comercio entre puertos autorizados y prohibía los negocios con potencias extranjeras, la navegación en el golfo de México contribuyó a la conformación de las regiones costeras novohispanas y a la configuración definitiva de circuitos mercantiles que se vuelven nítidos a mediados del siglo XVIII. Este complejo tramado de redes comerciales contó con la participación activa de los pueblos indios, pardos, mulatos y mestizos, además de las oligarquías locales y funcionarios reales.³³ Como lo señaló décadas atrás Ruggiero Romano, este comercio “informal” no sólo cumplió la función de abastecer las necesidades locales; también impulsó la salida y comercialización de los frutos de la tierra a cambio de manufacturas, caldos, bebidas, textiles y personas esclavizadas.³⁴ Y en este proceso, los piratas, bucaneros y corsarios desempeñaron un papel protagónico. Las referencias que se conocen de ellos, desde fines del siglo XVI hasta las primeras décadas del siglo XVIII,

³³ Antonio García de León, “La malla inconclusa. Veracruz y los circuitos mercantiles lusitanos en la primera mitad del siglo XVII”, en Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón (coords.), *Redes sociales e instituciones consulares en el mundo iberoamericano*, México, Instituto Mora, 2007, p. 41-83.

³⁴ Ruggiero Romano, “Algunas consideraciones sobre los problemas del comercio en Hispanoamérica durante la época colonial”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani*, 3a. serie, n. 1, Buenos Aires, 1989, p. 23-46.

los colocan como los protagonistas de la navegación de cabotaje y de altura en las aguas del golfo mexicano.³⁵

Para la otrora zona de influencia de la cultura olmeca, la desaparición casi total de los pueblos que se encontraban asentados en ambos costados del río y el abandono de la villa del Espíritu Santo, permiten comprender la decadencia paulatina de la navegación de río y de mar en esa zona. Desde un punto de vista institucional puede decirse que las costas de Coatzacoalcos (barras del Coatzacoalcos, La Barrilla, Laguna de Minzapa y barra del Tonalá), se convirtieron en “espacios vacíos” entre mediados del siglo XVII y primeras décadas del siglo XVIII.³⁶ Más aún, cuando la capital de la provincia fue trasladada tierra adentro hacia el pueblo arriero y ganadero de Acayucan. Nos encontramos, hay que tenerlo presente, en la coyuntura que da inicio al repunte progresivo de la población india y mulata y a la conformación gradual de los mercados regionales que terminarán por hacer a la Nueva España, más rica y próspera que la vieja.³⁷

Si sabemos de las embarcaciones que recorren la costa que va del sur de Veracruz a Yucatán durante la segunda mitad del siglo XVII es por las denuncias que los pueblos indios hacen, así como a los llamados de auxilio que algunas autoridades locales dirigen al virrey, ante las incursiones recurrentes de piratas y bucaneros. Asentados en distintos campamentos a lo largo del litoral, que llegan a tener más de doscientos hombres, los piratas o *privateers* asolan las provincias costeras de Yucatán, Campeche, Tabasco y Veracruz y, remontando los numerosos ríos de la región, atacan villas de españoles y pueblos de indios, capturan y secuestran naturales a quienes usan como

³⁵ Antonio García de León, *Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el golfo de México* (formato epub), México, Era, 2015.

³⁶ “El pueblo notable del mar del sur es Tehuantepec —escribe el pirata William Dampier—, y en el mar del norte *keybooca* (Acayucan) el principal cerca de este río. Además de estos dos, la región está habitada sólo por indios; por lo tanto, no es frecuentada en lo absoluto por la navegación.” Claro está, Dampier se refiere a la navegación oficial de la Corona española. William Dampier, *Dos viajes a Campeche* (con el facsímil de la edición inglesa de 1705), trad. de Ana García Bergua, 2a. edición, México, Miguel Ángel Porrúa, 2004, p. 277.

³⁷ Pedro Pérez Herrero (comp.), *Región e historia en México (1700-1850)*, México, Instituto Mora, 1991; Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 124-143.

servientes o de plano venden como esclavos en Jamaica o Curazao. Se trata en realidad de una modalidad mixta, como lo ha recordado García de León, pues en la medida que la piratería dejó de ser apoyada oficialmente por Holanda, Francia o Inglaterra, estos hombres de mar se convirtieron en hombres de bahía (*baymen*) impulsando actividades más bien privadas.³⁸ Es precisamente el caso de personajes famosos como William Dampier o de Alexander Exquemelin de cuyas andanzas tenemos hoy noticia por ser autores principales de la literatura pirata de la época.³⁹

En las correrías e incursiones por los pueblos costeros, productos como sal, cueros, palo de tinte, algodón, carne en salmuera, aguardiente, ron, cacao, azúcar o maíz eran los que solían intercambiarse en aquellos precarios mercados. Ante el crecimiento y presencia de los filibusteros en las aguas del gran Caribe y, como medida para asegurar el abastecimiento de pertrechos, víveres y plata en las islas y demás posesiones españolas de tierra firme, la Corona creó en 1635 a la Armada de Barlovento, una escuadra que tenía entre sus tareas la misión de patrullar las costas del golfo de México y el Caribe para poner a salvo a las embarcaciones españolas de las embestidas de piratas y corsarios, especialmente cuando se trataba de la movilización del *situado*.⁴⁰ Más allá del éxito más bien precario de la Armada de Barlovento, de los recurrentes problemas fiscales que debió afrontar para su mantenimiento, o de las graves acusaciones de corrupción y contrabando de las que fue objeto, lo que quiero resaltar aquí es la función que esta escuadra desempeñó en la maduración del Caribe como *espacio histórico*, manteniendo conectados los espacios americanos insulares y continentales en momentos de contracción y crisis económica. La circulación más o menos recurrente de esta flota por el circuito marítimo caribeño favoreció la circulación, mezcolanza, sedimentación y apropiación de prácticas

³⁸ García de León, *Vientos bucaneros...* (especialmente cap. 2).

³⁹ Dampier, *Dos viajes a Campeche...*; Alexander O. Exquemelin, *Piratas de la América*, edición y prólogo de Manuel Sol, México, Conaculta, 2012.

⁴⁰ Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein, *El secreto del imperio español: los Situated coloniales en el siglo XVIII*, México, El Colegio de México/Instituto Mora, 2012; Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, México, Editora ufjf/Instituto Mora, 2012.

culturales, imaginarios, formas lingüísticas, creencias o repertorios sonoros que le darían a esta región un carácter distintivo. Y fue este contingente de marinos y soldadesca, el encargado de llevar y traer noticias, ensalmos, pociones amorosas, coplas, dichos o refranes que encontrarían cobijo en la cultura popular de esta región.⁴¹

La provincia (y las inmediaciones de su cuenca fluvial) de Coatzacoalcos no estuvo exenta de la presencia de estos *hombres de mar* y, entre 1650 y 1705, los piratas hacen y deshacen a su antojo en los pueblos de indios y hatos de ganado de los vecinos de la jurisdicción.⁴² Entre los más afectados resultan los pueblos *Agualulcos* que, asentados al oriente de la provincia, en la margen derecha del río Coatzacoalcos, deben alejarse de la costa y buscar refugio tierra adentro, mientras que otras repúblicas de indios como Acalapa, Monzapa, Ocelotepeque o Chinameca, que tenían décadas intentando sobrevivir a la debacle demográfica —algunas de estas repúblicas llegaron a tener sólo nueve familias— se extinguen definitivamente o deben mudar de asentamiento.⁴³

Pero si algo exhiben las referencias a la presencia de piratas y filibusteros en las costas del golfo de México es la importancia que para el comercio hormiga, el contrabando y la navegación costanera habían adquirido, para ese momento, los ríos menores, lagunas y esteros. Algunos de estos lugares, funcionando como embarcaderos del comercio informal, habían sido el asentamiento de pueblos indios ya desaparecidos para entonces; sin embargo, su función nodal y bisagra entre el comercio acuático y terrestre se mantenía vigente. El río Tonalá y la barra de Santa Anna, ubicados en la frontera oriental de la provincia de Coatzacoalcos con Tabasco, eran puntos estratégicos del intercambio mercantil y parada obligada de

⁴¹ Y esto es precisamente lo que la obra de Antonio García de León nos ha enseñado a apreciar y reconocer. Véase García de León, *El mar de los deseos* y, del mismo autor, *Aires bucaneros*.

⁴² “Carta del alcalde mayor de Acayucan al virrey duque de Alburquerque informando que unos piratas ingleses entraron por la barra y se apoderaron de Tancochapa, camino real por donde se comunica y se comercia con la provincia de Tabasco y Veracruz”, años 1703-1704, AGN, *Indiferente virreinal*, caja 1640, exp. 6.

⁴³ Alcántara, *Gobernar en familia...*, 2019, p. 125.

la navegación de cabotaje;⁴⁴ mientras que hacia el lado oeste de la desembocadura del Coatzacoalcos, la laguna de Minzapa fue el espacio preferido para el contrabando hasta bien entrado el periodo independiente.⁴⁵ Sobre el mismo río Coatzacoalcos, antiguos asentamientos como Tacojalpan o Monzapa aparecerán mencionados durante los siglos XVII y XVIII, como sitios de embarque y desembarque de productos, géneros y materias primas del comercio legal e ilegal. Todos estos puntos constituyen los nodos de una vasta red de comunicación que empalma a los caminos de agua —dulce y salada— con los de herradura, ya sea porque conducen los géneros a otros puertos de río (como Paso de San Juan, Bodegas de Totoltepeque, Bodegas de Otapan) o porque se movilizan por tierra hacia Tabasco, el pueblo de Acayucan o los asentamientos de indios, mulatos y españoles desperdigados en la región.

Una actividad que animará la navegación oficial por las costas veracruzanas, ya iniciado el siglo XVIII, serán los cortes de madera para la construcción naval. Incluso se logró la hazaña de haber construido un astillero sobre el río Coatzacoalcos en la segunda década de esa centuria, si bien éste no duró mucho tiempo funcionando debido al alto costo de las embarcaciones que allí se construyeron.⁴⁶ El llamado de atención sobre la rentabilidad de las maderas existentes en las costas del golfo de México lo habían dado los piratas y bucaneros, explotando a placer los recursos forestales para la construcción, así como el palo de tinte o palo de Campeche a lo largo de todo el siglo XVII.

Al menos desde 1703 se reactivó el interés de la Corona por establecer una fábrica de navíos sobre el río Coatzacoalcos, con la mira puesta en aprovechar el *stock* maderero de la región.⁴⁷ A lo

⁴⁴ Dampier, *Dos viajes a Campeche...*, p. 275; García de León, *Aires bucaneros...*, capítulo: Los pájaros remedantes.

⁴⁵ Alcántara López, *Gobernar en familia...*, p. 101.

⁴⁶ Antonio Bethancourt Massieu, "El real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735)", Sevilla, *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1992, p. 371-428.

⁴⁷ "Sobre fábrica de navíos en el río Coatzacoalcos", 1703, AGI, *Diversas Colecciones*, 33. En realidad se trató de todo un proyecto imperial de renovación de la armada española que implicó la construcción de astilleros en distintos puntos de las posesiones españolas. Al respecto puede consultarse a Juan Marchena, "Como enormes fortalezas

largo del siglo XVIII, la provincia de Acayucan sería una de las principales abastecedoras de madera para la Corona, con el establecimiento de asientos de cortes de arboladuras especialmente en la segunda mitad de esa centuria.⁴⁸ La explotación maderera sacó de su letargo institucional la comunicación marítima entre el puerto de Veracruz y la barra de Coatzacoalcos, adentrándose las embarcaciones por el río hasta el paso de Tacojalpan para recoger allí las arboladuras —aunque no faltaron señalamientos de que aquellos barcos fomentaban también el contrabando—, cargando mercancías o frutos de la tierra sin cubrir los derechos reales. Sabemos por los informes de militares o funcionarios que recorrieron la región durante el último cuarto de aquel siglo, que no siempre los barcos procedentes de Veracruz o La Habana acudían regularmente a recoger las arboladuras, consignándose en sus informes que estas se estaban pudriendo en el paso de Tlacojalpan, porque ninguna embarcación había ido a recogerlas.⁴⁹

Un testimonio que con frecuencia se ha pasado por alto es la referencia que el pirata William Dampier hace en su relato del intento de sus correligionarios de atacar al pueblo de Acayucan. Me refiero a la expedición que en canoas realizaron los capitanes Hewet y Rives desde la isla de Tris hasta adentrarse en el río Coatzacoalcos durante el año de 1676: “y allí desembarcaron sus hombres con el propósito de atacar *keybooca* (Acayucan), pero la región estaba tan anegada que no había manera de marchar ni estaba el

en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada, 1700-1825”, en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823* (t. 2: Los buques de la Real Armada, 1700-1825), Sevilla, Junta de Andalucía/Universidad Pablo de Olavide/Doce Calles, 2019, p. 65-66 (p. 11-933).

⁴⁸ Rafal Reichert, “¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las estrategias de la marina real sobre los suministros de las materias primas forestales provenientes del Báltico y Nueva España (1754-1795)”, *Espacio, Tiempo y Forma, Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, Universidad Nacional de Educación a Distancia, n. 32, 2019, p. 73-102, Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfv.32.2019> (consulta: 5 de noviembre de 2019); Germán Luis Andrade, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2006, p. 87-106.

⁴⁹ “Arreglo de las milicias urbanas de la costa del norte a cargo de Matías Aramona”, Veracruz, 1781, AGN, *Marina*, v. 39, exp. 1.

agua lo suficientemente alta para una canoa”.⁵⁰ Dampier describe al pueblo de Acayucan de la siguiente manera:

Es un pueblo grande y rico de buen comercio, como a cuatro leguas del río Coatzacoalcos en el lado oeste. Está habitado por unos pocos españoles y abundantes mulatos. Éstos mantienen muchas mulas pues son en su mayor parte cargadores, de modo que visitan frecuentemente la costa de cacao para cargar granos y viajan por la región que se encuentra entre Villahermosa y Veracruz. Esta región es bastante agradable en la temporada seca, pero cuando los furiosos vientos del norte rugen en la costa y entran con violencia en el mar, la tierra sufre extremadamente, quedando tan inundada que no se puede viajar.

Con poco más de un siglo de distancia entre un episodio y otro (1676 y 1792) y con capacidades administrativas y militares muy distintas de parte de la Corona española para actuar frente a la posibilidad de ser invadida por las costas de Coatzacoalcos, ambos eventos parecen haber sido interpretados por las autoridades de una y otra época en forma distinta: el primero como un ataque de particulares (*privateers*); la segunda, que hemos venido reconstruyendo episódicamente, de parte de una nación enemiga. De la intención de los piratas sabemos al menos que las condiciones climáticas y ambientales de la provincia la impidieron. ¿Y de la segunda?

Del principal sospechoso de la conspiración, el francés Mateo Coste, el capitán Ignacio Olaeta pudo saber que éste había llegado a la Nueva España acompañando al conde de Gálvez y que residió algún tiempo en la ciudad de México dedicándose al estudio de la botánica, de donde pasó al departamento de San Blas, en la costa pacífica. Pero al no encontrarse a gusto en ese lugar mudó su residencia al pueblo de San Andrés Tuxtla, en la costa del Sotavento veracruzano, un pueblo distante 25 leguas del de Acayucan. En sus pesquisas, Olaeta averiguó también que donde se hospedó fue en la

⁵⁰ Dampier, *Dos viajes a Campeche...*, p. 277-279.

casa del teniente del alcalde mayor, ejerciendo en aquella alcaldía la profesión de médico y cirujano.⁵¹

Además de los datos biográficos recabados por el capitán se supo que a su partida con rumbo “a La Habana e islas del Barlovento” en octubre de 1791, Coste había prometido volver y poner una embarcación en la “laguna de Catemaco”. Dicha laguna, al igual que sus vecinas de Minzapan y Tonalá (en la provincia de Acayucan), se habían convertido en punto obligado para el desembarco y trasiego de mercancías y géneros de contrabando desde finales del siglo XVI. Dado que la laguna de Catemaco no da al mar, es muy probable que el lugar preciso por donde Coste tendría que desembarcar sería por la barra y laguna de Sontecomapan. Ésta, junto con la de Catemaco, fueron destinos utilizados frecuentemente por los piratas y bucaneros durante el siglo XVII y, más tarde, por los contrabandistas a lo largo de todo el siglo XVIII.⁵²

Sontecomapan, Catemaco, Minzapan, Coatzacoalcos o Tonalá hicieron parte de toda una ruta de navegación costera por el golfo mexicano que permitió sincronizar, aunque fuese momentáneamente, los tiempos y ritmos de vida de las islas caribeñas, las provincias costeras novohispanas y el puerto de Veracruz con el capitalismo mercantil que en aquellos años empezó a enseñorearse sobre el mundo.

IV

Nueve días tardó en llegar al puerto de Veracruz la noticia del tumulto de indios del pueblo de Acayucan, ocurrida el 21 de octubre de 1787. ¿Cuál fue el camino que recorrió esta información? La costa de Sotavento, integrada por las provincias coloniales de la Nueva Veracruz, Cosamaloapan, Los Tuxtlas y Acayucan se comunicaba entre sí a través de los caminos de agua que atravesaban y conectaban a los pueblos, haciendas, ranchos y parajes de aquella extensa

⁵¹ “Carta de Revillagigedo al conde de Aranda informando lo actuado por su comisión en Acayucan”, México, 31 octubre 1792”, AGI, *Estado*, n. 37.

⁵² Véase en este volumen el trabajo de Estela Roselló.

región. La provincia de Acayucan tenía en el embarcadero de Paso de San Juan, a menos de un día de camino por tierra, su conexión con la red fluvial del Sotavento, pues siguiendo el curso del río San Juan Michapan que provenía de la sierra oaxaqueña, se alcanzaba al pueblo y puerto interior de Tlacotalpan, sin duda el asentamiento que fungía como ombligo y nodo principal sobre el cual convergían los caminos de agua de las cuatro provincias costeras del sur de Veracruz.⁵³ En el trayecto de Paso de San Juan a Tlacotalpan, el viajero muy probablemente conectaría con aquellas canoas y bongos que, provenientes de las bodegas de Otapan y Totoltepeque conducían los frutos de la tierra que se producían en la alcaldía mayor de Los Tuxtlas, perteneciente al marquesado del Valle. Precisamente muy cerca de un lugar que todavía hoy se conoce como El Tesoro, el río San Andrés que baja de la zona de Los Tuxtlas —al que previamente se le han unido el Tepango y Hueyapan— junta sus aguas con las del San Juan Michapan para seguir su marcha hasta Tlacotalpan.

Para los viajeros, comerciantes o productos provenientes de la sierra oaxaqueña (sin duda que la grana cochinilla era el producto más valioso), las aguas del río Papaloapan —ya navegable a la altura de Tuxtepec y Otatitlán— y del Tesechoacán, que atravesaban la jurisdicción de Cosamaloapan, les permitían alcanzar, primero Tlacotalpan y, más adelante el puerto de Alvarado, prácticamente en la desembocadura del río Papaloapan al golfo de México. En su defecto, adentrándose por los conjuntos lagunares en las inmediaciones de Alvarado y María Lizamba se podía llegar a Tlalixcoyan, el embarcadero y puerto fluvial situado más al noroeste del Sotavento, desde el cual los productos seguían su camino por tierra hacia el altiplano central, primero Córdoba y Orizaba, después a Tlaxcala, Puebla y ciudad de México.⁵⁴ En cambio, si el fin último del viaje era alcanzar el puerto de Veracruz, desde Tlacotalpan o Alvarado, se podía embarcar en alguna pequeña embarcación que, saliendo al

⁵³ De hecho, el río San Juan Michapan es un tributario del río Papaloapan y vierte sus aguas en éste, precisamente frente al antiguo pueblo de indios de Tlacotalpan.

⁵⁴ “El alcalde mayor de Guazaqualco sobre costumbre en el pago de tributo”, Acayucan, 29 de mayo de 1771, AGN, México, *Indiferente virreinal* (sección Alcaldes mayores), caja 3589, 3 fojas.

mar, bordease la costa hasta alcanzar el muelle de la Veracruz Nueva, situado enfrente del Castillo de San Juan de Ulúa. Este trayecto, habiendo buen tiempo, se hacía en unos tres o cuatro días. El asunto era encontrar una embarcación que estuviese zarpando de Tlacotalpan para Veracruz y así no demorar innecesariamente el viaje. No siempre era así.

¿Cuáles eran los tiempos promedio de estos recorridos por la costa de Sotavento? En una circunstancia sin sobresalto ni prisa, el viaje de San Juan Michapan a Tlacotalpan se hacía en un promedio de tres días y medio. Pero en la circunstancia apremiante que vivió el español Juan García Amoroso, aquel administrador de alcabalas de Acayucan que para salvar la vida en medio del motín de indios salió del pueblo disfrazado de mujer, aquella distancia fue recorrida en dos días. En sentido contrario y remontando el curso del río, el teniente coronel Miguel del Corral —a la sazón gobernador interino de Veracruz— anota haber tardado cinco días en ir de Tlacotalpan a Paso de San Juan. Y de allí al menos una jornada más de viaje para alcanzar el pueblo de Acayucan. Si acaso los productos iban con destino a Tabasco, por ejemplo, de Paso de San Juan se debía hacer el recorrido en mulas hasta Paso Real, un sitio próximo a donde se instaló la fábrica de navíos en la segunda década del siglo XVII, para una vez atravesado el río Coatzacoalcos seguir la ruta que pasaba muy cerca de los pueblos indios de Moloacán e Ixhuatlán con dirección a los cuatro pueblos Agualulcos, también pertenecientes a la provincia de Acayucan.⁵⁵ Siguiendo el camino del oriente y una vez que se habían alcanzado estos asentamientos, el viajero ingresaba a las inmediaciones de la provincia de Tabasco. Si al ritmo que se mueven los hombres, los animales y las cosas circula también la información, hacer la ruta entonces por el interior del territorio, entre Tabasco y Veracruz, implicaba en promedio una duración de quince a diecisiete días —siempre y cuando no hubiera mal tiempo y los caminos estuviesen en condiciones de ser recorridos—.

¿Qué me interesa subrayar de todo esto? Que, para mediados del siglo XVIII, las provincias costeras sotaventinas contaban con una red

⁵⁵ Se trata de los pueblos de Ocuapan, Tecominuacan, Mecatepeque y Huimanguillo.

de caminos fluviales entreverados con otros de tierra, que resultaba razonablemente eficiente para asegurar la circulación de mercancías y personas. Este entramado de caminos reducía enormemente los riesgos inherentes al transporte y circulación y mantenía los costos de traslado de los frutos de la tierra en niveles manejables para los comerciantes novohispanos. Tenía además la enorme ventaja de unir los principales lugares de producción (tierras de común, haciendas, trapiches, plantaciones y sembradíos) con bodegas, embarcaderos y puertos de río. Algodón, tabaco, ixtle, aguardiente, grana cochinilla, panela, cueros, carne de res en salmuera, sal o textiles circulaban por este espacio comercial estratégico en la conexión de la vida económica del centro del virreinato con las provincias del sur-sureste novohispano.⁵⁶ En resumen, el flujo de las mercancías producidas en las provincias del sur de Veracruz (y a las cuales se sumaban las de Tabasco, Chiapas y Campeche) estaba más que asegurado por medio de los caminos fluviales y de herradura.

Para la segunda mitad del siglo XVIII, las referencias al comercio costero a lo largo del extenso litoral de la provincia de Acayucan estarán asociadas, en lo fundamental, con las embarcaciones que recogían las arboladuras de los asientos de cortes de madera, el comercio de la sal —a pesar del estanco— y compra de algodón, cueros y carne; así como de aquellas que participaban del contrabando, a través de la laguna de Minzapan y barras de Coatzacoalcos y Tonalá.⁵⁷ Tabasco y Campeche son los lugares de procedencia recurrentes de los paquebotes, balandras, fragatas y bongos que se avistan en las costas de Coatzacoalcos. Con cierta periodicidad son vistas embarcaciones inglesas merodeando la costa, en parte porque el litoral que va de Alvarado a la barra de Tonalá, además de resultar muy a propósito para *hacer aguada*, resulta una buena zona para

⁵⁶ Alvaro Alcántara López, “Un espacio comercial en disputa. La costa de Sotavento y las redes mercantiles novohispanas, 1762-1799”, en Guillermina del Valle Pavón y Antonio Ibarra (coords.), *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global, siglos XVII-XIX*, México, Instituto Mora, 2017, p. 395-434.

⁵⁷ “Relación de los fletes que Andrés Valentín, capitán del navío ‘Dragón’, destinado a la arboladura para su habilitación, ha satisfecho a los arrieros que se han ocupado de transportar desde el paseo de San Juan Michapa a la fábrica vieja de Guazacualco”, año de 1776, AGN, *Indiferente virreinal*, caja 5325, 2 fojas.

esperar e interceptar los barcos que procedentes de Veracruz tienen como destino Campeche, La Habana o algún otro puerto del Caribe.⁵⁸

A partir de mediados de la década de 1780, la navegación costera de la región parece experimentar cierto repunte, tal vez como resultado de lo que, mirado a la distancia, nos parece una muy tardía “apertura comercial” de la Corona española y del impulso de las reformas institucionales recién implementadas. Ya sea por una razón u otra, permitido o no, embarcaciones medianas aparecen de manera cada vez más recurrente en el litoral, remontando incluso los ríos Tonalá y Coatzacoalcos para depositar o recoger mercancías en los otrora embarcaderos prehispánicos. Los conflictos bélicos y las urgencias del erario real abren la puerta una y otra vez a las excepciones a la ley. La creación y funcionamiento de la Aduana marítima, tras la llegada en 1789 del primer subdelegado a Acayucan Agustín del Agua, no hace sino constatar la necesidad de fiscalizar de mejor manera el comercio que por ese medio se viene realizando desde unos años atrás.⁵⁹ Un interés semejante y la vitalidad del comercio que circulaba por la provincia fue lo que impulsó a la instalación, en 1777, de la receptoría alcabalatoria de Acayucan, con su respectiva sub-receptoría en Paso de San Juan.⁶⁰

Se me ha escuchado decir al inicio de este relato que el expediente con las noticias de una posible invasión a la Nueva España procedente de El Guarico constituye una rendija documental para percibir los contornos de la navegación en las costas del golfo de México y el Gran Caribe. Llegados a este punto resulta útil cruzar la información que hasta ahora conocemos con algunos datos provenientes de dos episodios ocurridos en la provincia de Acayucan por aquellos años. El primero, el decomiso realizado al comerciante Joseph de Haedo, en 1785, tras comprobarse que se trataba de efec-

⁵⁸ “Sobre barcos enemigos en la barra de Tonalá”, Tonalá, 21 de mayo de 1797, AGN, *Marina*, v. 10, f. 344.

⁵⁹ Entre los encargados de esta recién creada aduana destacarán los nombres de Manuel Savón y Olivares y Pedro Moscoso, dos comerciantes locales y miembros destacados del conglomerado familiar que dirigía los destinos de la provincia, al menos entre 1740 y 1860: la familia Franyutti.

⁶⁰ “Nombramiento del administrador de alcabalas de Acayucan”, México, 10 de marzo de 1777, AGN, *General de Parte*, v. 59, exp. 74.

tos de contrabando que no habían pagado los derechos correspondientes. Por haber tratado el asunto con cierto detalle en otro lugar sólo destacaré un aspecto de aquel episodio: el itinerario seguido por el comerciante sevillano.⁶¹

Joseph Ignacio Haedo Grillant era un joven comerciante de 28 años, nacido en el puerto de Santa María, en el seno de una familia de comerciantes gaditanos “Cargadores de Indias”. Y aunque buena parte de sus mercancías fueron incautadas logró huir con algo de ellas y se mantuvo oculto durante varios años hasta 1791, cuando intentó adherirse al indulto ofrecido por el rey a los contrabandistas. Es por esa circunstancia que conocemos parte de su historia. ¿Cuál fue la ruta que siguió Haedo antes de llegar a las riberas del río Coatzacoalcos? Arriba a La Habana para cobrar una deuda. Al no encontrar a su socio parte a El Guarico para reclamar un dinero y logra que se le pague en especie, con mercancías que se propone vender en Nueva Orleans, a donde se dirige inicialmente. De acuerdo con su testimonio, una tormenta lo desvía de su curso y va a parar a Villahermosa, Tabasco. Su embarcación *El Cornuallis* requiere reparaciones mayores y determina dirigirse a Campeche para efectuar allí la reparación. No lo logra y compra de urgencia un bongo con el cual navega hasta llegar al Paso de Tacojalpan, en la margen izquierda del Coatzacoalcos, desde donde intenta movilizar su mercancía a través de mulas hasta Paso de San Juan, para desde allí embarcarse a Tlacotalpan y poder llegar al Puerto de Veracruz donde pretende colocar sus géneros y mercancías. Como puede notarse se trata prácticamente de los mismos lugares visitados por el presunto conspirador francés Mateo Coste, empezando por el lugar donde empieza el infortunado periplo del comerciante Joseph de Haedo Grillant: El Guarico.

El segundo evento que quiero recordar es el relativo a los barcos pesqueros que, provenientes de Alvarado y Tlacotalpan (jurisdicción de la Nueva Veracruz), acostumbraban pescar frente a las barras de

⁶¹ Alvaro Alcántara López, “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, <http://dx.doi.org/10.2436/20.8050.02.4> (consulta: 3 de junio de 2019).

los ríos Coatzacoalcos y Tonalá, al menos desde 1795. Los patrones de estos barcos y el propio administrador de la aduana marítima terminaron siendo acusados de contrabando en 1797, prohibiéndoseles a los primeros pescar en aquellas barras, mientras que el funcionario terminó por perder el empleo.⁶² ¿Por qué pescar precisamente allí, tan lejos del terruño, encareciendo innecesariamente el costo de la empresa cuando era bien sabida la buena pesca que se daba por las costas de Alvarado?

La respuesta tal vez podemos encontrarla en el texto que se incluye en un plano de *Los Agualulcos* (la porción más oriental de la provincia de Acayucan, haciendo frontera con Tabasco), sin fecha, que se encuentra en el Archivo General de Indias:

Todo el cacao de Tabasco que por tierra va a tierra fría del reino, pasando por la caliente, como forzosamente pasa al salir de las haciendas o cacaguatales de Tabasco viene embarcado en bongos que suben el río de Huimanguillo (H), sin traer guía alguna, descargándolo en el pueblo de este nombre (F), de la jurisdicción de Los Agualulcos. De allí, atravesando el pueblo y cabecera de Ocuapan o a una ruta de éste es conducido en mulas, a embarcarlo (también sin guía) en bongos que están a la carga en el embarcadero (+) del río de Tierra Colorada (N). Hasta aquí llegan toda calidad de tercios, según y cómo salió de Tabasco, porque no tienen otro boquete por dónde salir, siendo como es Ocuapan, un almacén que por su naturaleza tiene bajo de llave toda aquella carga. Al salir los bongos cargados de cacao, bajando el río de Tierra Colorada (N), y haciendo la travesía a la mar desde la barra de Tonalá (T) a entrar en la de Goazacoalco, la extravían en bongos de Campeche que están a este trato, pretextando la pesca en la boca de las barras. Y si no, suben el río de Goazacoalco y transbordando los tercios en canoas van por este río arriba a venderlo a los mijes, jurisdicción de la Villa Alta y lo mismo subiendo el río de (San Juan) Michapan por los cuales se libertan buenas partidas de cacao, sin pagar el nuevo impuesto de Tlaxicoyan.⁶³

⁶² Alvaro Alcántara, “Un espacio comercial en disputa...”, p. 419-424.

⁶³ “Plano del Partido de Los Agualulcos”, sin fecha, AGI, *Mapas*, México, 722.

La navegación de cabotaje y fluvial constituían las bisagras de una puerta comercial que no cesaba de moverse, haciendo posible la conexión de espacios económicos y redes mercantiles en las postrimerías del periodo colonial novohispano. Por ello, no puede estudiarse la una sin la otra.

Sería un error concebir la dinámica comercial y marítima de los espacios costeros novohispanos sólo desde la lógica del contrabando, es decir, apegados a la mirada oficial.⁶⁴ Lo que la segunda mitad del siglo XVIII y primeros años del XIX presenciaron en el litoral de la costa del golfo de México fue la reactualización de enclaves comerciales de mar y río de *larga data*, algunos de estos ya utilizados desde tiempos de la cultura olmeca. El crecimiento del mercado mundial y la expansión de los mercados durante la segunda mitad del siglo XVIII dieron al comercio de las provincias costeras de Veracruz, Tabasco y Campeche un nuevo impulso, conectándolas (en algunos casos muy brevemente) con regiones económicas allende el imperio español. Las medidas tomadas por la Corona española durante el periodo llamado reformista tuvieron impactos diferenciados en la vida interna de las provincias y regiones de los distintos virreinos, alteraciones que tal vez aún no terminamos por dimensionar.⁶⁵ Con sus resistencias, contradicciones y complejidades, el paquete reformista terminó por impulsar un nuevo orden institucional y propició la aparición de actores y regiones económicas emergentes que lograron insertarse a entramados mercantiles de escala global. Tal vez, Mateo Coste sólo era uno de esos nuevos emprendedores dispuesto a asumir los riesgos de comerciar en un contexto de enorme incertidumbre.

⁶⁴ Al respecto vale mucho la pena tener presente las prevenciones planteadas por Michel Bertrand, *Grandeza y Miseria del oficio. Los oficiales de la Real Hacienda de la Nueva España. Siglos XVII y XVIII*, México, Fondo de Cultura Económica, 2011, p. 25.

⁶⁵ “El intendente de Veracruz participa ser cierto que la balandra ‘Industria’ de Bernardino Rodríguez llevó de Campeche a Acayucan ciertos efectos de contrabando sobre que penden diligencias en aquella intendencia”, año de 1804, AGN, *Indiferente Virreinal*, caja 714, exp. 3, 38 fojas.

V

Difícilmente el amor encuentra cabida en la comprensión y explicación histórica. Tras su estancia en Acayucan, el capitán de fragata Ignacio Olaeta recibe la orden, a inicios del mes de enero de 1793, de retornar al puerto de Veracruz para emprender desde allí el patrullaje de las costas del Seno Mexicano. Además de la información recabada por el comisionado, ninguna embarcación enemiga se hallaba en el río Coatzacoalcos “y sí sólo una goleta del contratista de madera para Su Majestad”. Para aquel entonces, Olaeta llevaba gastados 807 pesos, mismos que le serían restituidos por las cajas reales de Veracruz. Para el 31 de julio de ese mismo año, Revillagigedo escribe al duque de Alcudia lo siguiente: “y con motivo de las actuales circunstancias se halla en el mar el bergantín guardacostas nombrado *Bolador*, con la goleta *Flor de Mayo* y al mando del capitán de fragata don Ignacio de Olaeta, con el objeto de mantener el crucero y ascender, no sólo a descubrir el buque en que venga don Mateo Coste, si acaso se resuelve a verificar su proyecto, sino cualquier otro que traiga igual o semejante designio”.⁶⁶ No puede caber en nosotros la duda: aquel *run run* iniciado en La Habana un año antes ha adquirido para el virrey estatus de verdad.

Durante poco más de un año, el virrey ha informado a Madrid de manera pormenorizada. Sus comunicaciones y la aprobación de las medidas tomadas por él cruzan *de ida y vuelta* el océano en un lapso de tiempo que oscila de cinco a seis meses. Uno se pregunta entonces qué hubiera pasado en caso de haberse concretado la invasión. Un desfase inevitable a) entre el momento que ocurren los hechos, b) que se informan desde la Nueva España a Madrid, c) que se aprueban en la corte, d) que se conoce la respuesta de nuevo en la Nueva España; pudo haber resultado fatal. La demora en la información puede debilitar a un imperio. De hecho, lo hizo.

Si hemos de creer a la información provista por el historiador François Langué, Coste terminó preso y sus bienes secuestra-

⁶⁶ “Carta de Revillagigedo al duque de Alcudia”, 31 de julio de 1793, AGI, *Estado*, 21, 1/1 verso.

dos.⁶⁷ En lo que a mí toca, los expedientes localizados en el Archivo de Indias no dicen más sobre el desenlace de la historia. Sobre la identidad del anónimo informante —aquel extranjero que fue con el cuento al gobernador de La Habana— nada sabemos. Menos aún de lo que pudo haberlo movido a comunicar las noticias de la invasión a la Nueva España e involucrar a Coste en sucesos tan graves. ¿Se trataría de una venganza personal? ¿De un pleito amoroso? En la región del Gran Caribe —incluso hoy— nunca nadie sabe lo que un *run run* puede generar, porque no sólo se habla de lo que ya pasó, sino que también se echa el chisme de lo que está por ocurrir.

De acuerdo con Langué —siguiendo en parte un informe oficial— al dar con el personaje Mateo Coste, el historiador se encuentra no tanto con un sedicioso o instigador de rebeliones sino con un contrabandista o un comerciante con iniciativa, si se le quiere ver de otra manera. Una mención incluida en uno de los informes de Olaeta nos ofrece la posibilidad de ver las cosas de otra manera, de una muy distinta. Y es entonces cuando la fuerza del amor reclama su lugar entre los elementos de explicación:

Que la doña Flora que supone mujer de don Mateo Coste no lo es y sí pasa por viuda siendo vecina de Acayucan, y viviendo en la casa de Benito Román, con quien dicen está casada en secreto. Que parece que Coste dio palabra de casamiento a doña María de la Concepción Carrión, sobrina de un vecino distinguido del mismo pueblo, asegurándola que volvería, aunque no se ha podido saber cuándo, con una embarcación cargada de efectos que se habían de poner en la laguna del Carmen Catemaco, que dista tres leguas de San Andrés Tuxtla, sin duda desembarcando los géneros en la costa o en el pueblo de Catemaco que está entre ésta [Acayucan] y la laguna, a veinte y ocho leguas de Acayucan. Que el tío de la novia, don José Carrión, se dice que tuvo carta de Coste cinco meses hace, pero se ignora si de La Habana o Islas, *aunque se asegura que le encargaba le guardase a su sobrina pues él no dejaría de regresar con una embarcación cargada de efectos*, por lo que no se sabe con certeza a qué paraje debe atracar, pues en el día no parece

⁶⁷ Frédérique Langué, “Les Français en Nouvelle-Espagne à la fin du XVIII^e siècle: médiateurs de la révolution ou nouveaux créoles?”, *Caravelle*, n. 54, Toulouse, Universidad de Toulouse, 1990, p. 44-47.



que pueda ser a Catemaco por el poco abrigo de la costa y lo adelantado de la estación.⁶⁸

Estamos, lo sabemos bien, ante una escena que se repite una y otra vez entre la pila de documentos que yacen en los archivos que tanto obsesionan a los historiadores del antiguo régimen: *alguien oyó decir a otro(s) que fulano juraba haber estado en una taberna, en la cual un hombre (o una mujer), de quien sólo puede decir que es bajo de estatura, profirió unas expresiones, etcétera, etcétera, etcétera*. Lo dicho, algunas escenas sólo pueden reconstruirse de oído. También de rumores está hecha la historia.

VI

Intenso como el rumor del agua —así se me asemeja el pasado, es decir, el recuerdo de lo que alguna vez alguien oyó decir a otro—. Porque como le gusta decir a Toño, el sabio Homshuk a quien ahora cuento esta historia: “hay lugares en donde el pasado le gusta aparecer”. La costa de Coatzacoalcos es uno de esos lugares.

⁶⁸ “Ignacio de Olaeta al virrey Revillagigedo”, Acayucan, 3 de octubre de 1792, AGI, Estado, 21, 37, 1, 2 verso [las cursivas son mías].