



“Historia marítima desde la perspectiva de la historia global y de interconexiones”

Guadalupe Pinzón Ríos

p. 204-227

*Enfoques y perspectivas  
para la historia de Nueva España*

María del Pilar Martínez López-Cano (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México

Instituto de Investigaciones Históricas

(Teoría e Historia de la Historiografía 15)

Primera edición impresa: 2021

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2022

ISBN de PDF: [en trámite]

<https://ru.historicas.unam.mx>



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0  
Internacional

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

©2022: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:

<https://ru.historicas.unam.mx/page/terminosuso>

Se autoriza la consulta, descarga y reproducción con fines académicos y no comerciales o de lucro, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica. Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución.



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS



REPOSITORIO  
INSTITUCIONAL  
HISTÓRICAS  
UNAM

## HISTORIA MARÍTIMA DESDE LA PERSPECTIVA DE LA HISTORIA GLOBAL Y DE INTERCONEXIONES\*

GUADALUPE PINZÓN RÍOS

Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas

Se entiende por historia marítima la línea de investigación que se centra en la comprensión de las relaciones del hombre con los entornos marítimos a través de temáticas relacionadas con las navegaciones, comercio, pesca, literatura, ciencia, cartografía, biografías, construcción naval, entre otras.<sup>1</sup> A lo largo del siglo XX esta línea de trabajo paulatinamente amplió sus perspectivas de estudio; lo tradicional era abordarla principalmente desde las visiones militar, naval o bélica, pero recientemente nuevas discusiones han incluido también su estudio desde la historia económica, social, urbana, institucional o cultural.<sup>2</sup> Si bien es verdad que las investigaciones sobre los entornos marítimos se han incrementado, también hay que señalar que el mar no siempre ha sido el objeto de estudio principal, sino que en ocasiones se le ha abordado como complemento o escenario de otras temáticas.<sup>3</sup>

\* Este texto se hizo en el marco del Proyecto PAPIIT IN402219 “El Pacífico septentrional: un espacio marítimo en construcción desde la mirada, registros y proyectos navales ingleses e hispánicos (1680-1790)”.

<sup>1</sup> Acerca del tema véase John Hatterdorf en la presentación que hace como editor en *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Oxford, Oxford University Press 2007, v. 1, p. XVII.

<sup>2</sup> Carlos Martínez Shaw, “La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas”, en *Drassana*, Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, n. 22, 2014, p. 35-64.

<sup>3</sup> Incluso, según explica John Hatterdorf (historiador naval inglés), la historia marítima ha sido ignorada en las dimensiones de la historia global pues esta perspectiva se centra más en la historia terrestre y ha prestado menos atención a los mares que también forman parte del globo terráqueo. Véase “Introducción” en *The Oxford...*, v. 1, p. XVII.

No obstante, el interés que últimamente han despertado los espacios y paisajes culturales —aunque efectivamente se ha volcado más a los entornos terrestres y su estudio ha despertado diversas discusiones o propuestas de investigación interdisciplinar— se ha extendido a los espacios marítimos. Acerca de éstos, igualmente se ha señalado que deben ser considerados no únicamente por sus características físicas, sino también por los procesos históricos de los que han formado parte o bien, con los que se han vinculado.<sup>4</sup>

Al respecto, Phillip Steinberg explica que los espacios marítimos deben ser considerados construcciones sociales donde las acciones humanas tuvieron sus propios desarrollos que, aunque no quedaron separados de lo que acontecía en tierra firme llegaron a tener características distintas. Dichos procesos pueden estudiarse a partir de las representaciones (gráficas, visuales u orales) que sobre ellos se han hecho a lo largo del tiempo.<sup>5</sup> Esto se refuerza con lo señalado por Alain Corbin sobre que el mar y sus riberas rigieron comportamientos humanos y las interacciones con ellos —principalmente desde la época moderna— llevaron a la construcción de una serie de discursos y prácticas relacionadas con esos espacios. Ello supone fenómenos históricos con características propias que deben ser considerados.<sup>6</sup>

Es innegable la importancia que como objeto de estudio los mares han adquirido, pues se trata de espacios politizados inmersos en los intereses y proyectos de distintos Estados que a lo largo del tiempo han intentado delimitarlos, controlarlos y hasta regular el acceso a ellos.<sup>7</sup> Esto se evidencia con la forma como han sido con-

<sup>4</sup> Cabe indicar que el estudio de los espacios —o paisajes— desde tiempo atrás ha sido abordado a partir de la geografía o la historia ambiental. Esto debido a que, como ha explicado Eduardo Martínez de Pisón, los paisajes deben ser considerados mucho más que meros escenarios, pues también han sido parte de los procesos de transformación de las sociedades. Eduardo Martínez de Pisón, *Miradas sobre el paisaje*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2009, p. 14-20.

<sup>5</sup> Phillip E. Steinberg, *The Social Construction of the Ocean*, Reino Unido, Cambridge University Press, 2001, p. 10.

<sup>6</sup> Alain Corbin, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Danielle Lacascade (trad.), Madrid, Biblioteca Mondadori, 1993, p. 73-74.

<sup>7</sup> Elizabeth Macke, “Early Modern Expansion and the Politicization of Oceanic Space”, *Geographical Review*, American Geographical Society, Nueva York, v. 89, n. 2, 1999, p. 225-236.

ceptualizados y registrados, pues las representaciones de los espacios marítimos en descripciones, narraciones o mapas reflejan los intereses, proyectos y actividades en ellos vertidos y que a su vez permiten visualizar los procesos humanos ahí acontecidos a lo largo del tiempo.<sup>8</sup>

Si bien los océanos ofrecen nuevas categorías para conceptualizar al mundo y entender sus dinámicas históricas es necesario considerar que su estudio no es uniforme pues las sociedades que convivieron con ellos (o a través de ellos) tampoco lo fueron. Por eso, para abordarlos es conveniente considerar las distintas regiones marítimas, con sus respectivas características físicas y políticas, en las que se desarrollaron diversos procesos e intercambios comerciales, biológicos o culturales a lo largo del tiempo. Dichas regiones, además, deben ser insertadas en perspectivas más amplias que permitan ver tanto los procesos acaecidos en ellas, así como la forma en la que se conectaron a contextos mundiales.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Mariselle Meléndez explica que las narraciones de viaje y la cartografía son herramientas para analizar cómo los lugares fueron construidos a partir de discursos retóricos con los que se intentó persuadir, convencer y en ocasiones hasta imponer sobre ellos aspectos culturales, políticos o religiosos. Véase “The Cultural Production of Space in Colonial Latin America. From Visualizing Difference to the Circulation of Knowledge”, en *The Spatial Turn. Interdisciplinary Perspectives*, Barney Warf y Santa Arias (eds.), Londres/Nueva York, Routledge, 2009, p. 173-191. Por su parte, Karl Shlögel explica cómo los mapas son instrumentos de poder con su propia retórica o narrativa cartográfica, lo cual permite usarlos como fuente de información pues reflejan procesos como guerras, asedios, huidas, dominios imperiales, valores culturales, entre otros aspectos. Véase *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica*, José Luis Arántegui (trad.), Madrid, Ediciones Siruela, 2007, p. 16-17. Es decir que los materiales que han representado o descrito los espacios deben ser considerados fuentes, pues son construcciones sociales del mundo con el mismo valor que cualquier otro documento de su época; por ello hay que leer en ellos el contexto e ideología que representan y que pueden ser visualizados a través del paisaje que registran, como por su parte ha explicado John Brian Harley en “Textos y contextos en la interpretación de los primeros mapas”, en *La Nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la Historia de la Cartografía*, Paul Laxton (comp.), México, Fondo de Cultura Económica, 2005, p. 59-78.

<sup>9</sup> Jerry H. Bentley, “Sea and Ocean Basins as Frame works of Historical Analysis”, *Geographical Review*, American Geographical Society, Nueva York, n. 89, 1999, p. 215-224; Romain Bertrand, “Historia global, historias conectadas: ¿un giro historiográfico?”, *Políticas, políticas de la historia*, Centro Científico Tecnológico CONICET-Rosario, Argentina, año XVIII, n. 24, 2015, p. 3-20; Serge Gruzinski, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 40-44.

Y las recientes propuestas sobre historia global o de interconexiones permiten replantear la forma de hacerlo. Por lo anterior, en este texto se busca retomar algunas discusiones que sobre el tema se han desarrollado y, principalmente, reflexionar sobre su uso en el estudio de los mares relacionados con el universo novohispano.

### *El mar en los nuevos posicionamientos y propuestas de estudio*

Diversas voces coinciden en que a lo largo del siglo XX la historia marítima ha ampliado sus líneas de trabajo, en gran medida gracias a la influencia de las perspectivas globales. Se ha señalado que fue tras las guerras mundiales cuando se hizo evidente que los procesos históricos de los países no podían estudiarse más a partir de las historias nacionales, por lo que fue necesario voltear la mirada al exterior y abordar los procesos analizados a partir de perspectivas más amplias.<sup>10</sup>

En el caso de los espacios marítimos, esto implicó llevar a cabo algunos replanteamientos que permitieran dejar de verlos como meras fronteras —o bien, como zonas de tránsito a través de las que iniciaron las expansiones coloniales y escenarios donde se trazaron redes mercantiles o movimientos migratorios— para dejar de considerarlos simples zonas de explotación.<sup>11</sup> Pese a su relevancia, Rainer Bushmann explica que el mar, como objeto de estudio, fue dejado de lado en las investigaciones por su naturaleza “exterior”, además de que su relevancia desde las perspectivas sociales decayó debido a que a lo largo del siglo XX el transporte marítimo fue paulatinamente sustituido por el aéreo, perdiéndose en parte el contacto con ese entorno. Los espacios marítimos continuaron siendo estudiados desde las ciencias naturales y la oceanografía, pues sobre todo se veía en ellos una imagen de recurso a explotar. Pero

<sup>10</sup> Martínez Shaw, “La historia marítima...”, p. 35-64.

<sup>11</sup> Philip E. Steinberg, “Navigating to Multiple Horizons: Toward a Geography of Ocean-Space”, *The Professional Geographer*, Journal of the American Association of Geographers, Londres, v. 51, n. 3, 2010, doi.org/10.1111/0033-0124.00172.

la posibilidad de reposicionar a los océanos y mares en la historia emergió con su inserción en las interconexiones mundiales.<sup>12</sup>

Cabe insistir que, como reitera Carlos Martínez Shaw, esto fue consecuencia de la Primera Guerra Mundial pues se hizo necesario superar los tratamientos nacionalistas ya que no se podía explicar la historia de varios países sin las redes de ultramar.<sup>13</sup> Ello implicó un proceso de cambios que inició con perspectivas de estudio como la historia de ultramar, que en realidad surgió para mirar a los espacios coloniales desde posicionamientos europeos.<sup>14</sup> Algo similar pasó con la historia transnacional, la de los imperios o la trasimperial que buscaron estudiar los entrelazamientos de redes sociales, económicas o culturales de territorios que dentro de un mismo marco político figuraban separados por fronteras (muchas de ellas marítimas).<sup>15</sup> Sin embargo, fue a fines de la década de los setenta cuando Immanuel Wallerstein expuso su propuesta de sistema mundo, con la que se pretendió mostrar que desde la época moderna existió la integración de distintas sociedades y economías a nivel mundial.<sup>16</sup> Posteriormente, hacia la década de los noventa, se incrementaron los debates en torno a la globalización, en especial vinculados a las conexiones e integración de mercados que hacia ese momento se multiplicaron, reestructuraron y hasta consolidaron. Esto obligó a replantear, en primer lugar, que la historia global no era la historia de la globalización; y en segundo, que si bien hubo cambios radicales a lo largo de la segunda parte del siglo xx, en realidad las conexiones mundiales se desarrollaron desde mucho tiempo atrás. Al respecto, Bernd Hausberger y Erika Pani explican que varios científicos sociales consideraron que la primera globalización se dio en el periodo de 1870 a 1914 (con su

<sup>12</sup> Rainer F. Buschmann, “Oceans of World History. Delineating Aquacentric Notions in the Global Past”, *History Compass*, Wiley, n. 2, 2004, p. 1-10.

<sup>13</sup> Martínez Shaw, “La historia marítima...”, p. 35-64.

<sup>14</sup> Hank L. Wesseling, “Historia de ultramar”, en *Formas de hacer historia*, 2a. ed., Peter Burke (ed.), José Luis Gil y Francisco Martín (trads.), Madrid, Alianza Editorial, 2003, p. 91-117.

<sup>15</sup> Bartolomé Yun Casalilla, *Historia global, historia transnacional e historia de los imperios. El Atlántico, América y Europa (siglos XVI-XVIII)*, Zaragoza, Instituto Fernando el Católico, 2019, p. 10-11.

<sup>16</sup> Wesseling, “Historia de ultramar...”, p. 91-117.

retracción tras las Guerras Mundiales) por ocurrir en él un incremento dramático en el comercio internacional, en los flujos de capitales y en los movimientos migratorios.<sup>17</sup> No obstante, los mismos autores señalan que otros tantos estudiosos se han acercado también a la postura de Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez, quienes defendieron que las conexiones e integraciones mercantiles, biológicas, políticas y culturales a nivel mundial se concretaron desde el siglo XVI, específicamente desde que en 1571 se estableció la ruta transpacífica.<sup>18</sup> Por otro lado, ante las distintas posturas y discusiones que se han venido presentando, Bethany Aram señaló que si bien la historia global tiene presentes los problemas relacionados con la globalización actual, no debe ser confundida con la historia de la globalización, sino que más bien debe ser vista como una herramienta que permite abordar y contextualizar históricamente los contactos globales.<sup>19</sup>

Podría decirse que la perspectiva global hizo evidente que no se podían examinar los desarrollos de cada país en forma aislada, ni escalonadamente país por país, sino que éstos debían insertarse en procesos y categorías más amplias. Así, su estudio permitiría conocer qué modificaciones económicas se habían producido, qué relaciones se habían establecido, cuáles eran las diferencias entre distintos territorios y por qué algunos de ellos habían crecido más que otros o bien, por qué habían acumulado mayores riquezas. Y específicamente los trabajos de Wallerstein sentaron las bases de mayores discusiones relacionadas con perspectivas globales que incluso intentaron asumir posicionamientos menos eurocéntricos. Por ejemplo, en la década de 1990 se llegó a discutir cómo el caso de China había sido ignorado o dejado de lado, cuando desde la época moderna este territorio había sido eje central y articulador

<sup>17</sup> Bernd Hausberger y Erika Pani, “Historia Global. Presentación”, *Historia Mexicana*, v. LXVIII, n. 1, 2018, p. 177-196.

<sup>18</sup> Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez, “Cycles of Silver: Globalization as Historical Process”, *World Economics*, v. 3, n. 2, 2002, p. 1-16.

<sup>19</sup> Bethany Aram, “¿Entre dos mares? Reflexiones a partir de la Historia Atlántica y hacia tres conceptos de la Historia Global”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2019, doi.org/10.4000/nuevomundo.76702.

de varias conexiones y redes mercantiles a nivel global.<sup>20</sup> Dicha postura se reforzó con las investigaciones de Arturo Giráldez, quien al estudiar los circuitos de la plata en el Galeón de Manila evidenció el papel de China como nodo de los mercados globales y cuyas producciones y diversas actividades en gran medida se activaron con la plata americana.<sup>21</sup> En estos temas y nuevas discusiones es evidente que el mar no podía ser dejado de lado pues formó parte esencial de las conexiones que a nivel mundial fueron consideradas en diversos estudios.

*Discusiones sobre el mar desde las perspectivas de lo global  
y de las interconexiones*

Antes de mencionar algunas formas en las que la historia marítima se ha relacionado con recientes estudios globales es importante destacar que, como ha explicado Bartolomé Yun, la historia global y la de interconexiones no son campos de estudio por sí mismas, y en consecuencia no tienen metodologías propias. Se trata más bien de perspectivas de análisis que se llevan a cabo a partir de una escala amplia y por ello deben inscribirse en campos y propuestas metodológicas de la historia social, económica, política, cultural, etcétera.<sup>22</sup> Según explica el mismo autor, la novedad de la historia global justo reside en que retoma diversos métodos para proponer nuevos análisis que plantean la revisión de entrelazamientos y mutuas influencias entre distintas sociedades.<sup>23</sup> Lo anterior se refuerza cuando Bernd Hausberger y Erika Pani explican que la falta de acuerdo en torno a lo que es la historia global lleva a que no se le

<sup>20</sup> Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial*, 3 v., Jesús Albores (trad.), México, Siglo XXI, 2011, p. XII-XXVI.

<sup>21</sup> Arturo Giráldez, *The Manilla Galleon and the Dawn of the Global Economy*, version Kindle, Maryland, Rowman & Littlefield, 2015, posición 645-703.

<sup>22</sup> Tomado de Matilde Souto y Alicia Salmerón, "Introducción. La Historia Global: una perspectiva de análisis", en *Hacia una historia global e interconectada. Fuentes y temas para la enseñanza (siglos XVI-XIX)*, Matilde Souto, Alicia Salmerón y Leticia Mayer (coords.), México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 2017, p. 7-31.

<sup>23</sup> Yun Casalilla, *Historia...*, p. 8-9.



considere una disciplina, sino más bien un enfoque distinto o una perspectiva renovada de la historia. Así pues, las investigaciones sobre vínculos globales —y sus repercusiones regionales o locales— aprovechan experiencias de la historia regional, de la vida cotidiana, de la microhistoria o de los estudios subalternos intentando evitar, corregir o matizar las generalizaciones.<sup>24</sup>

El caso de la historia marítima tiene una situación similar pues no cuenta con una metodología propia, sino que más bien se caracteriza, como se dijo al inicio, por suscribir las relaciones que el hombre ha mantenido con los entornos marítimos a lo largo del tiempo. Sin embargo, hay que reiterar que desde la época moderna las relaciones marítimas se multiplicaron y complejizaron, por lo que los eventos acaecidos en el mar no pueden ser considerados fenómenos aislados de las sociedades. John Hattendorf explica que, aunque pueda pensarse que la historia marítima es una extensión de la terrestre, en realidad cuenta con características diferentes y los eventos ahí acontecidos deben ser estudiados en el contexto en el que ocurrieron, como cualquier otro suceso. Esto lo ejemplifica proponiendo el estudio de una embarcación. La fábrica de ésta permite lanzar preguntas sobre las técnicas de construcción, de armamentos, de tácticas, de ingeniería marítima e hidrográfica, de sociedades vinculadas a los trabajos portuarios, etcétera. Luego de zarpar, el estudio de la embarcación implica considerar otros factores como las guerras, los intercambios culturales, las competencias imperiales, la ciencia y los conocimientos náuticos, los intercambios de bienes o acumulación de capitales, el comercio internacional, entre otros. Y cuando las naves en plena travesía quedaban aisladas durante un tiempo se convertían en microcosmos sociales que obligan a repensar sobre las sociedades que en ellas se desarrollaron, que se conectaron con distintos establecimientos, pero que también se enfrentaron a otras sociedades y entornos naturales.<sup>25</sup> Lo anterior reitera los alcances que la historia marítima puede tener, así como

<sup>24</sup> Bernd Hausberger y Erika Pani, “Historia global”, *Historia mexicana*, El Colegio de México, México, v. 68, n. 1, julio-septiembre de 2018, p. 180-182.

<sup>25</sup> John B. Hattendorf, “Introduction”, en *Doing Naval History. Essays Toward Improvement*, John Hattendorf (ed.), Newport, Naval War College Press, 1995, p. 1-8.

los vínculos que requiere establecer con distintas propuestas metodológicas. No obstante, las perspectivas globales y de interconexiones le han dado aún más herramientas y posibilidades de llevar a cabo estudios desde miradas más amplias, interdisciplinarias e incluso comparativas.

Según explicó Diego Olstein, “pensar la Historia desde una perspectiva global mejora nuestro entendimiento del pasado” ya que “expande nuestro entendimiento del mundo globalizado que habitamos”.<sup>26</sup> De acuerdo con este autor, la globalización consiste en trascender las fronteras económicas, políticas, lingüísticas, culturales y regionales de los temas estudiados, pero eso mismo obliga a comparar y conectar distintos espacios en aras de señalar sus semejanzas y diferencias, así como entender los elementos que permitieron sus conexiones.<sup>27</sup> Por su parte, Sebastian Conrad explica que la meta de la historia global no es escribir una historia total del planeta, sino más bien hacerlo sobre espacios delimitados pero teniendo en mente sus conexiones globales.<sup>28</sup> Así también Bartolomé Yun explica que la historia global permite estudiar problemas generales e interconexiones globales en espacios físicos concretos, lo cual lleva a repensar acerca de las influencias lejanas en los procesos estudiados.<sup>29</sup>

Si bien se hizo innegable que el giro global expandió el horizonte geográfico, estas perspectivas amplias también generaron algunas críticas pues buena parte de ellas se hicieron desde posturas occidentales y tendieron a incurrir en generalizaciones sobre prácticas sociales a nivel mundial. Por ejemplo, el mismo Olstein explica que la historia global toma como unidad de análisis más amplia el mundo interconectado a nivel global, ofreciendo “el contexto definitivo” para el análisis del fenómeno o proceso histórico estudiado. Además, para este autor la historia de la globalización

<sup>26</sup> Diego Olstein, *Pensar la historia globalmente*, Alejandro Pérez Sáenz (trad.), México, Fondo de Cultura Económica, 2019, p. 33.

<sup>27</sup> *Ibidem*, p. 41-44.

<sup>28</sup> Sebastian Conrad, *Historia Global. Una nueva visión para el mundo actual*, Gonzalo García (trad.), Barcelona, Crítica, 2017, p. 16.

<sup>29</sup> Yun Casalilla, *Historia...*, p. 9.

explora los procesos que transformaron al planeta en “una unidad interconectada” cuyas relaciones tuvieron un impacto predominante en las sociedades mundiales respecto a sus propios desarrollos internos.<sup>30</sup> Si bien es verdad que la historia global permitió la inserción de procesos de distintos espacios en contextos más amplios, ese “contexto” al que hace referencia Olstein es cuestionable que pueda ser definitivo o único, o que el planeta pueda verse como una unidad si se le mira desde distintas perspectivas o desde diferentes espacios cuyos procesos han tenido características y desarrollos particulares.

Giovanni Levi señala como parte del problema que al hacerse un estudio temporal o espacialmente extendido generalmente se adopta una perspectiva eurocéntrica, aunque intentando no asumir un rol de centralidad o de estado nación; esto se ve reflejado en las mismas fuentes usadas por académicos occidentales quienes poco recurren a las lenguas o fuentes de “los otros”.<sup>31</sup> Este punto es retomado por Bernd Hausberger y Erica Pani al discutir el papel de América Latina en los estudios globales, sobre lo que señalan que es importante considerar el punto de vista del lugar desde donde se escribe la historia. En ese sentido explican cómo el uso del inglés en estudios de temáticas globales se hizo con la finalidad de articularlos o integrarlos mejor, pero también es verdad que habría que reconsiderar narrativas que tengan sentido en otros lugares.<sup>32</sup> Por su parte, Carmen Yuste y Matilde Souto han destacado la relevancia de hacer estudios desde los ámbitos coloniales para alejarse de las perspectivas metropolitanas, en cierta forma generales, y mostrar la otra cara de la moneda de temáticas como el comercio marítimo.<sup>33</sup>

<sup>30</sup> Rainer F. Buschmann, *Oceans in world history*, Nueva York, McGraw-Hill, 2007, p. 64-67.

<sup>31</sup> Giovanni Levi, “Frail Frontiers?”, *Past and Present Supplement* (Dossier Global History and Microhistory edited by John-Paul Ghobrial), Oxford Academic, Reino Unido, n. 14, 2019, p. 37-49.

<sup>32</sup> Hausberger y Pani, “Historia...”, p. 190-191.

<sup>33</sup> Carmen Yuste y Matilde Souto, “Introducción”, en *El comercio exterior de México 1713-1850*, Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.), México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Veracruzana, 2000, p. 7-18.

Para evitar ese tipo de generalizaciones surgieron también posturas más abiertas. Como explica Rainer F. Buschmann, Roman Bertrand señaló que fue en Francia donde se llevaron a cabo nuevos planteamientos que permitieron incluir a las sociedades extraeuropeas en las investigaciones históricas. Y ejemplo de esas perspectivas más amplias se evidenció con el trabajo de Fernand Braudel sobre las distintas sociedades que convivieron en torno al Mediterráneo o bien, los trabajos de Jean Aubin centrados en el Índico como espacio de voces luso-persas. Pero pese a los múltiples logros que estos trabajos tuvieron, también en torno a ellos surgieron algunas críticas. Por ejemplo, si bien Jerry Bentley indicó que Braudel con su Mediterráneo hizo una original aproximación a una macro historia en el mar, por su parte John Elliott señaló que ese escenario unía artificialmente a las civilizaciones otomana, cristiana y al islam que a través del Mediterráneo convivían. Pese a lo anterior, lo cierto fue que el trabajo de Braudel sirvió de ejemplo para comparar la forma en que distintos grupos culturales se relacionaron y convivieron en torno a un mar específico, y posteriormente ese ejemplo fue extrapolado para llevar a cabo estudios sobre otros espacios marítimos, como se dejó ver con los trabajos de Kirti N. Chaudhuri sobre el Índico.<sup>34</sup> Así también, paulatinamente otros espacios marítimos fueron centrales en investigaciones posteriores como se ha visto con los estudios que Oskar Spate hizo sobre el Pacífico, George Bryan Souza sobre las costas asiáticas —a partir del estudio de la expansión portuguesa— o los distintos enfoques desde los que se ha abordado la historia atlántica.<sup>35</sup> Podría decirse que los mares

<sup>34</sup> Bushmann, “Oceans...”, p. 4-5.

<sup>35</sup> Oskar Spate, *El lago español*, Clara Usón (trad.), España, Casa de Asia, 2006; George Bryan Souza, *A sobrevivência do império: os portugueses na China (1630-1754)*, Luísa Arrais (trad.), Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1991. Respecto al mundo atlántico, Marcelo Carmagnani hizo una detallada relación historiográfica sobre la forma en que este océano ha sido estudiado desde Europa, como se puede ver en “Europa y el mundo atlántico. Reseña historiográfica”, *Historia Mexicana*, v. LXIV, n. 3, 2015, p. 1249-1279 o bien, nuevas propuestas para estudiar este océano como expone Aram, “¿Entre dos mares...”. Así también pueden ver estudios sobre el Atlántico como espacio de enfrentamientos, competencias y relaciones inglesas desde los dos lados del océano con el trabajo de Jack P. Greene, *Evaluating Empire and Confronting Colonialism in Eighteenth-Century Britain*, Cambridge, Cambridge University Press, 2013, desde la hispana con el

se volvieron centrales como objeto de estudio, pero buena parte de éstos han seguido estructurándose desde una perspectiva europea pues muchas veces las investigaciones han partido desde las fuentes metropolitanas. No obstante, paulatinamente se han confrontado dichas fuentes con las de los territorios de ultramar, lo cual ha obligado a replantear las ideas generales que sobre los espacios marítimos se habían construido.

*Miradas interconectadas más equilibradas  
sobre los espacios marítimos*

Las críticas a Braudel mostraron la necesidad de mirar distintos espacios a partir de sus propias características, para posteriormente entender cómo se conectaron a contextos más amplios. La historia conectada (que surgió en el marco de los *Annales*) intentó mostrar esos vínculos y para ello fue necesario recurrir a la perspectiva de las escalas, las cuales permitieron repensar las articulaciones entre lo global y lo micro. No importaba únicamente el contacto, sino las situaciones en que éste se dio o fue posible, lo que a su vez dio pauta a las conexiones globales. Lo anterior llevó a considerar la importancia de acceder tanto a fuentes europeas como a las extraeuropeas.<sup>36</sup> Al respecto, como se señaló previamente, Giovanni Levi explica que la historia global ha implicado el estudio temporal y espacialmente extendido de un fenómeno, lo cual usualmente se ha hecho desde una perspectiva eurocéntrica. No obstante, esa amplia perspectiva ha obligado a los estudiosos a mirar territorios distantes y ocuparse también de sus archivos y de sus lenguas, las cuales rara vez habían llamado la atención de los historiadores del mundo occidental. Esto llevó también a recurrir a la microhistoria,

clásico texto de Clarence Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, Emma Salinas (trad.), México, Fondo de Cultura Económica, 1979, o las confrontaciones imperiales entre Inglaterra y España con el texto de John Elliott, *Imperios del mundo atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, Marta Balcells (trad.), Madrid, Taurus, 2006.

<sup>36</sup> Bentley, "Sea..." p. 215-24.

la cual permite considerar las construcciones culturales y sociales propias de los distintos espacios abordados en un estudio, además de prestar atención a sus modelos de historicidad, cronologías y registros.<sup>37</sup> Pero para acercarse a dichas construcciones, y a sus respectivas fuentes y lenguajes, importó considerar también nuevas formas de abordarlas pues no necesariamente fueron plasmadas a usanza de las fuentes y registros occidentales. En consecuencia tuvo que echarse mano de metodologías diversas y propuestas novedosas ofrecidas por disciplinas como la antropología, la arqueología, la geografía, etcétera.<sup>38</sup> Lo anterior deja ver que, como explica Roman Bertrand, la historia global y la interconectada deben convivir, pues de las dos se obtienen propuestas de trabajo enriquecedoras o bien, se vigilan para equilibrarse. La historia global generaliza y tiende a comparar espacios —con sus respectivas prácticas culturales o sociedades—, mientras que la interconectada critica al eurocentrismo y recurre a etnografías, antropologías, u otras perspectivas diversas que permitan apreciar diferencias desde las miradas de los “otros”.<sup>39</sup>

Ejemplo de ambas posturas puede verse en investigaciones recientes. Por ejemplo, Serge Gruzinski en sus *Cuatro partes del mundo* explica que los contactos no siempre bastaron para conectar mundos, sino que para ello fue necesaria la transferencia de instituciones porque éstas sirvieron para enganchar las posesiones de ultramar. Además, esas conexiones también implicaron intercambios epistolares que sirvieron para que a través de ellos algunas personas pudieran hacer frente a sus desplazamientos; esas comunicaciones, institucionales o personales, se adecuaron a los ritmos marítimos de las flotas. Un ejemplo de ello es el caso que describe sobre María de Évora, mulata nacida en esa ciudad y que fue juzgada, desterrada o bien, remitida por autoridades inquisitoriales a distintos emplazamientos como fueron Lisboa, Angola y Salvador de Bahía, para que finalmente sus avatares la llevaran de vuelta a Portugal.<sup>40</sup> Si bien Gruzinski hace evidente la forma en que se dieron los contactos

<sup>37</sup> Levi, “Frail...”, p. 39-40.

<sup>38</sup> Bentley, “Sea...” p. 215-24.

<sup>39</sup> Bertrand, “Historia global...”, p. 3-20.

<sup>40</sup> Gruzinski, *Las cuatro...*, p. 154-167.

y transferencias globales, también sus referencias muestran una mirada occidental en la que el mundo se conectó a través de instituciones, prácticas y perspectivas de las metrópolis ibéricas.

A diferencia de lo anterior, Sanjay Subrahmanyam ha explicado que en sus investigaciones sobre las relaciones luso-asiáticas, las fuentes asiáticas no siempre fueron bien interpretadas y desde la perspectiva occidental se generaron algunas confusiones cuando se hacía referencia a, por ejemplo, instituciones sociales, económicas o religiosas.<sup>41</sup> Por otro lado, este autor sugiere considerar que un mismo evento, desde distintos posicionamientos, puede tener significados diferentes o diversos niveles de importancia. Por ejemplo, la presencia de los portugueses y de sus navegaciones en Asia fue descrita asimétricamente, pues mientras que en las fuentes portuguesas dichos eventos fueron constantemente referidos, en las asiáticas fueron menos relevantes y por tanto poco descritos.<sup>42</sup> Es decir, mientras que Gruzinski reitera la importancia de las interconexiones a escala mundial y enmarca los procesos analizados en contextos y perspectivas más occidentales, Subrahmanyam por su parte intenta hacerlo a partir de cuestionar las fuentes que hacen referencia a un mismo proceso pero desde distintas miradas y por tanto con diferentes significaciones. Ambas posturas, pese a sus diferencias, permiten ver las nuevas discusiones y distintos posicionamientos que se han desarrollado sobre los espacios marítimos, su relevancia en las escalas mundiales y locales, así como su papel en el tema de las interconexiones.

*¿Qué ha pasado en el caso de los entornos marítimos novohispanos y de sus conexiones con otros espacios?*

Si bien el estudio de los océanos como regiones de convergencia ha ganado terreno, también se ha discutido lo poco factible que es hacer generalizaciones sobre las redes o procesos acontecidos en

<sup>41</sup> Sanjay Subrahmanyam, *Impérios em concorrência. Histórias conectadas nos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2012, p. 46.

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 35.

ellos. Por eso se han considerado nuevas posturas y el uso de escalas que permitan llevar a cabo su estudio. Por ejemplo, David Armitage hizo hincapié en la necesidad de proponer modelos para abordar la historia atlántica: 1) Circun-atlántico, que se enfoca en un área oceánica como centro; 2) Trans-atlántico, que permite hacer comparaciones entre dos sociedades o economías desde distintos lados del océano y 3) Cis-Atlántico, historias particulares que muestren procesos como consecuencia de las interacciones entre lo local y las conexiones amplias.<sup>43</sup> Esto en realidad muestra el tipo de discusiones que a recientes fechas se han desarrollado sobre la forma en que los espacios marítimos pueden ser abordados, y de los cuales el mundo novohispano no ha escapado pues las miradas desde distintas escalas y perspectivas también se han considerado.

Por ejemplo, es bien sabido que existían navegaciones costeras, fluviales y lacustres en algunos espacios americanos antes de la llegada de los castellanos. Éstas permitieron el establecimiento de conexiones marítimas tanto por el lado del Atlántico como del Pacífico. Así lo ha dejado ver Emiliano Melgar cuando explica el caso de las experiencias mayas o como Alexandra Biar y Mariana Favila cuando analizan las travesías lacustres mesoamericanas; incluso esta última autora estudia las redes fluviales, a lo largo del Balsas, que llegaron a tener algunos contactos con las costas del Pacífico.<sup>44</sup> Y posteriormente, en el caso de los puertos marítimos novohispanos, éstos se establecieron y más tarde se sujetaron a las políticas imperiales (como la de puerto único), lo cual se hizo en función de

<sup>43</sup> David Armitage, “Three Concepts of Atlantic History”, en *The British Atlantic World 1500-1800*, David Armitage y Michael J. Braddick (eds.), China, Palgrave Macmillan, 2009, p. 13-29.

<sup>44</sup> Emiliano Melgar, “Ofrendas dedicadas a la pesca y al mar en Oaxtankah, Quintana Roo”, en *El mar, percepciones, lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*, Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo (coords.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015, p. 83-131; Alexandra Biar y Mariana Favila, “Tradición de navegación indígena en Mesoamérica. Los casos lacustres mexica y tarasco”, en *El mar. Una forma de vida en América*, Alberto Hoces-García y Carlos Moral García (coords.), Madrid, Historia y Cultura del Mar, 2016; Mariana Favila, *La navegación prehispánica. Un sistema de conectividad del paisaje mesoamericano: modelo de interacción entre la Costa del Pacífico y el Altiplano Central [postclásico tardío-Siglo XVI]*, presentada en la Universidad Nacional Autónoma de México, Posgrado de Estudios Mesoamericanos, 2019.



los intereses metropolitanos. Sin embargo, también hay que considerar que dichos puertos paulatinamente desarrollaron actividades particulares que respondieron a sus propias condiciones físicas, sociales y económicas.<sup>45</sup> Pese a sus diferencias, su inserción en el mundo hispánico se ha prestado a que desde perspectivas globales se hagan algunas generalizaciones. Por ejemplo, si bien podría pensarse que las faenas marítimas fueron similares en los puertos donde hubo armadas hispanas, en realidad en cada zona los trabajos se organizaron de forma distinta pues tuvieron diferentes funciones y desarrollos; y los hombres de los que se echaba mano en cada uno de los establecimientos portuarios no tuvieron ni la misma naturaleza u origen, ni las mismas obligaciones o condiciones de vida, ni los establecimientos tuvieron las mismas condiciones estructurales, urbanas o económicas. Por ello, si bien existen estudios clásicos sobre las marinerías hispánicas, como es el caso de los trabajos de Pablo Emilio Pérez-Mallaína, sus estudios deben ser focalizados a las travesías atlánticas y a sus características, ya que fueron elaborados desde la perspectiva metropolitana por ser en sus costas donde se organizaron dichos viajes. Y a partir de esos estudios han surgido otros centrados en diferentes espacios marítimos que dejan ver características distintas de las tripulaciones, aunque se inserten en los marcos jurídicos hispánicos. Ejemplo de ello se ve con algunas investigaciones como las de Salvador Bernabéu y Guadalupe Pinzón Ríos que han abordado prácticas particulares u organización y composición de los trabajadores de los galeones de Manila o bien, estudios de puertos particulares como se ve con trabajos hechos por Guadalupe Pinzón Ríos acerca del puerto de San Blas o de Jorge Ortiz Sotelo en torno al puerto de El Callao.<sup>46</sup>

<sup>45</sup> Lourdes de Ita, “Los puertos novohispanos, su ‘hinterland’ y su ‘foreland’ durante el siglo XVI”, en *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX*, Marco Antonio Landavazo (coord.), México, Porrúa/Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 3-38.

<sup>46</sup> Pablo Emilio Pérez Mallaína, *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992; Salvador Bernabeu, “La ‘Audiencia de las señas’: los significados de una ceremonia jocosa en la Nao de China”, en *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Salvador Bernabeu (coord.), Sevilla, Universidad de

Lo anterior ha obligado a delimitar, y diferenciar mejor, el estudio de los distintos espacios marítimos. Por ello recientemente, y en respuesta a esas generalizaciones, han surgido cada vez más estudios particulares que intentan no perder de vista sus conexiones externas. Así, se han abierto paso estudios sobre puertos o regiones costeras. Por ejemplo, en el mundo Atlántico, lo que es visible en los estudios sobre Veracruz y zonas aledañas hechos por Antonio García de León o Álvaro Alcántara, quienes han mostrado cómo más allá de la inserción de esos espacios tanto al desarrollo novohispano como a las redes externas, también surgieron navegaciones particulares. Éstas en gran medida respondieron a las redes que se crearon entre Veracruz y Yucatán, asimismo, algunas se conectaron a navegaciones interiores gracias a los diversos ríos de la zona.<sup>47</sup> En el caso de la península de Yucatán, al ser una región inserta en el Caribe, llegaron a establecerse redes marítimas diversas como puede verse en los recientes estudios de Luis Ángel Mezeta Canul, aunque no todas esas redes fueron locales o incluso oficiales, como han dejado ver las investigaciones de Manuela Cristina Bernal o Sergio Solbes sobre los tratos establecidos con las islas Canarias.<sup>48</sup> La región centroamericana también tuvo sus propios desarrollos y conexiones,

Sevilla, 2013, p. 91-117; Guadalupe Pinzón Ríos, “Discusiones en torno a las marinerías transpacíficas. El caso de la duplicidad de plazas en el Galeón de Manila *Santísima Trinidad* (1752-1753)”, en *Los oficios en las sociedades indígenas*, Felipe Castro e Isabel Povea (coords.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, p. 211-265; Guadalupe Pinzón Ríos, *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2014; Jorge Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao 1746-1824*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015.

<sup>47</sup> Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*, México, Fondo de Cultura Económica/Gobierno del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana, 2001; Álvaro Alcántara, “Un imperio también de agua. Puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795”, *Illes i Imperis*, Grup de Recerca en Imperis, Metròpolis i Societats Extraeuropees, Barcelona, n. 18, 2016, doi.org/10.2436/20.8050.02.4.

<sup>48</sup> Luis Ángel Mezeta Canul, *Comerciantes yucatecos en el tráfico mercantil del Atlántico-Caribe: redes, negocios y política regional, 1770-1835*, presentada en el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Unidad Peninsular, 2019; Manuela Cristina Bernal, en *Economía política y sociedad en el Yucatán colonial*, México, Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán, 2005; Sergio Solbes, *Rentas reales y*

como ha venido dando cuenta Rafal Reichert en diversas investigaciones.<sup>49</sup>

Pero más allá de las costas, los nuevos estudios han intentado también abordar las regiones marítimas que se conformaron y se vincularon a otros contextos, entre las cuales el que más estudios ha generado es el del Golfo Caribe —que incluye diversas regiones costeras— como ha llegado a explicar Johanna von Grafenstein en diversos estudios.<sup>50</sup> En dicho espacio convergieron distintos navegantes con intereses y proyectos diferentes, por lo que se convirtió en escenario de enfrentamientos, negociaciones, intercambios y hasta delimitaciones políticas. Así lo han dejado ver los textos de Antonio García de León sobre el Caribe, es decir, como un entramado de conexiones e intercambios culturales dentro del mundo Atlántico o bien, los estudios más particulares de Rodrigo de la O sobre las regiones costeras novohispanas de cara al Caribe donde navegantes europeos, indígenas y vecinos de la zona tuvieron distintos tipos de encuentros.<sup>51</sup>

*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.

<sup>49</sup> Rafal Reichert, “Corsarios españoles en el Golfo de Honduras, 1713-1763”, *Estudios de Cultura Maya*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas, México, n. 51, 2018, p. 151, 174; Rafal Reichert, “Navegación, comercio y guerra. Rivalidad por el dominio colonial en la región del Golfo de Honduras, 1713-1763”, *Península*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, Mérida, v. 7, n. 1, 2012, p. 13-37.

<sup>50</sup> Entre los trabajos colectivos coordinados por Johanna von Grafenstein los que se ha promovido el estudio del Golfo Caribe pueden mencionarse *El Golfo-Caribe y sus puertos*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2006 o el libro que recientemente coordinó junto con Rafal Reichert y Julio César Rodríguez, *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018.

<sup>51</sup> Sobre los intercambios culturales en una zona específica como el Caribe véase Antonio García de León, *El mar de los deseos. El Caribe hispano musical. Historia y contrapunto*, México, Siglo XXI, 2002. En cuanto a los enfrentamientos y tensiones por el espacio marítimo caribeño han venido surgiendo diversos estudios, como los llevados a cabo por Rodrigo de la O, ejemplo su trabajo se ve con el texto “La costa Yucateca y el fenómeno de la piratería. Conformación y percepción del espacio, siglo XVI”, *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, Universidad Industrial de Santander, Colombia, v. 24, n. 1, 2019, p. 105-137, doi.org/10.18273/revanu.v24n1-2019005 o en su libro *De corsarios, mares y costas. El curso en la construcción del espacio y experiencias marítimas en el Golfo-Caribe, 1527-1620*, Aguascalientes, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2020.

El Pacífico no ha escapado a esos replanteamientos. Si bien este océano cuenta con una espacialidad más amplia en comparación con el Caribe, de todas formas a lo largo de sus aguas se practicaron diversas actividades marítimas, contactos, enfrentamientos e intercambios. Para abordarlos, se han propuesto regiones específicas a lo largo de esos litorales, temporalidades sobre fenómenos coyunturales, así como señalamientos sobre los particulares vínculos locales, interamericanos y transoceánicos que se crearon y permitieron llevar a cabo prácticas marítimas diversas, no siempre vinculadas directamente a la metrópoli. Ejemplo de ello puede verse con propuestas como las de Mariano Bonialian quien sugiere considerar cinco zonas articuladoras en el Pacífico (peruano, novohispano, Cabo de Hornos y dos veces Panamá) que se diferencian entre sí por diversas condiciones y desarrollos que también se modificaron a lo largo del tiempo. Por otro lado, la propuesta de Guadalupe Pinzón Ríos sugiere considerar distintos periodos con características propias que diferencian las incursiones inglesas en el Pacífico desde fines del siglo XVII y a lo largo del XVIII. Así también, Ruggiero Romano y Marcello Carmagnani sugieren prestar atención a los diversos tipos de navegaciones que conectaron las costas novohispanas entre sí, y a éstas con Centroamérica y Perú en función de sus propios intereses y contextos.<sup>52</sup>

Y los distintos espacios marítimos del Pacífico a su vez fueron de convergencia, como han dejado ver las redes transoceánicas que conectaron al mundo americano tanto con Filipinas como con las

<sup>52</sup> Mariano Bonialian, *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política 1580-1840*, México, El Colegio de México, 2019, p. 21; Guadalupe Pinzón Ríos, “Proyección inglesa sobre las Islas del Pacífico novohispano a través de sus mapas y diarios de viaje (siglo XVIII)”, en *Cartógrafos para toda a Terra: produção e circulação do saber cartográfico ibero-americano: agentes e contextos=Cartógrafos para toda la Tierra: producción y circulación del saber cartográfico iberoamericano: agentes y contextos*, 2 v., Francisco Roque de Oliveira (coord.), Lisboa, Biblioteca Nacional de Portugal/Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa/Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar da Universidade Nova de Lisboa e da Universidade dos Açores, 2015, v. 1, p. 371-391; Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 140; Marcello Carmagnani, *El otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 2004, p. 96.

diversas sociedades asiáticas con las que ese archipiélago se vinculaba. Esas redes, así como los enfrentamientos con poblaciones asiáticas —o bien, con otras potencias extranjeras que extendieron su presencia en el Pacífico— se incrementaron a lo largo del siglo XVIII, al igual que las redes interamericanas que conectaron a distintos litorales hispánicos, lo que paulatinamente modificó su desarrollo o actividades marítimas. Sobre el tema recientemente han surgido proyectos colectivos, algunos centrados en las conexiones vinculadas a los Galeones de Manila o, de manera más amplia a partir de las distintas redes que se crearon en torno al archipiélago filipino.<sup>53</sup> En el caso de los vínculos más bien americanos, que a su vez se conectaron con los asiáticas y con las nuevas rutas establecidas por otras potencias europeas en el Pacífico y paulatinamente se diversificaron y complejizaron hacia el siglo XVIII y XIX, también han surgido investigaciones como las de Mariano Bonialian, Dení Trejo o Martha Ortega.<sup>54</sup> Así, podría decirse que las distintas propuestas y regionalizaciones de los espacios marítimos evidencian que a recientes fechas se han venido considerando sus diferentes características y desarrollos, sin perder de vista sus conexiones externas.

Respecto al uso de fuentes o perspectivas distintas, ya se realizan también algunos estudios como se ve con los de Mariana Favila, quien ha propuesto formas de concebir las navegaciones como parte de las construcciones socio-espaciales y de las delimitaciones de los paisajes culturales a partir del uso de datos geográficos,

<sup>53</sup> *Nueva España. Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, Carmen Yuste (coord.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019; Dossier “Conexiones filipinas: La afluencia de rutas marítimas en torno a un archipiélago (siglos XVI-XVIII)”, en *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Guadalupe Pinzón Ríos, Eberhard Crailshheim y María Baudot (coords.), Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Facultad de Geografía e Historia, Las Palmas, n. 20, 2020.

<sup>54</sup> Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784)*, México, El Colegio de México, 2012; Dení Trejo, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico Noroeste”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, Universidad Michoacana de San Nicolás Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, n. 44, 2006, p. 11-36; Martha Ortega, *La Alta California. Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana/Plaza y Valdes, 2001.

históricos y arqueológicos; lo cual ha ejemplificado con las prácticas prehispánicas de la región de los Tuxtlas, así como la continuidad y adecuaciones que dichas navegaciones tuvieron hacia el periodo colonial.<sup>55</sup> Algo similar ha hecho Antonio Jaramillo cuando señala cómo las poblaciones indígenas navegaron antes de la llegada de los españoles. Sus prácticas no desaparecieron durante el periodo colonial, sino que se adecuaron a sus nuevas realidades y tecnologías, por lo que incluso sus navegaciones fueron retomadas por las autoridades hispanas. Lo anterior lo ejemplifica con el estudio de las travesías llevadas a cabo por los indígenas de San Lucas de Collán y de los servicios de abastecimiento que prestaron al puerto peruano de Paita; esto, a partir de una muy variada revisión de fuentes documentales españolas e inglesas, así como de registros arqueológicos y antropológicos.<sup>56</sup> Una perspectiva más, aunque no se centra en los ámbitos americanos, es la que ha venido estudiando Carlos Mondragón quien, como antropólogo, ha insistido en la relevancia de retomar testimonios orales de las poblaciones que perciben eventos, temporalidades y espacios marítimos de forma distinta. Así lo ha dejado ver en sus estudios sobre diversas islas del Pacífico,<sup>57</sup> y de lo cual la misma Mariana Favila ha mostrado que puede hacerse en México al explicar cómo pescadores de los Tuxtlas le señalaron el tradicional uso de las canoas monóxilas de madera de ceiba aún en el siglo XX, antes de que aparecieran las lanchas de fibra de vidrio.<sup>58</sup>

La cultura material también ha sido objeto de investigaciones relacionadas con el intercambio transoceánico de objetos de uso utilitario entre diversas sociedades, como ha dejado ver Paulina Machuca con el caso de géneros asiáticos que llegaron a Nueva

<sup>55</sup> Mariana Favila, *Veredas de mar y río: navegación prehispánica y colonial en los Tuxtlas, Veracruz*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Estudios de Posgrado, 2016.

<sup>56</sup> Antonio Jaramillo, "Navegación indígena en el puerto de Paita. Abasto y contrabando", *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, Instituto Francés de Estudios Andinos, Perú, v. 48, n. 1, 2019, p. 1-17.

<sup>57</sup> Carlos Mondragón, "Océano-mundo", *Revista de la Universidad de México* (dossier Pacífico), Universidad Nacional Autónoma de México, México, junio de 2019, p. 36-46.

<sup>58</sup> Favila, *Veredas de mar...*, p. 73.

España a través de la ruta transpacífica, o incluso a partir del intercambio de plantas y conocimientos sobre la forma de cultivarlas o explotarlas —por ejemplo, el caso de las palmas cocoteras—. <sup>59</sup> Por otro lado, la cultura material también se relaciona con los restos arqueológicos sumergidos de objetos que permiten conocer rutas, así como la apropiación y defensa que hubo sobre algunos espacios marítimos, como dejan ver los trabajos de Javier López Martín quien a través de la recuperación de cañones hundidos explica las conexiones que su fábrica, uso, mantenimiento y abastos de pertrechos generaron entre los imperios ultramarinos, y de los que los territorios americanos y asiáticos no fueron excluidos. <sup>60</sup> De hecho, el tema de la arqueología subacuática ha venido ganando terreno en las investigaciones históricas pues, como explica Ana Crespo, el análisis de los artefactos implica llevar a cabo tanto trabajo en las excavaciones como análisis de fuentes históricas que permitan contextualizar aspectos —naves, gente, cargas, rutas, entre otros—. <sup>61</sup> Lo anterior se refuerza con la explicación de Flor Trejo sobre que la comprensión de los accidentes marítimos implica un constante diálogo entre las fuentes escritas y la información ausente de los documentos, la cual puede ser buscada al cuestionar también a los entornos geográficos o materiales culturales. <sup>62</sup> Es decir que los accidentes marítimos obligan a cuestionar la naturaleza física de los entornos marinos pues sus condiciones climatológicas, con particularidades diversas, fueron trascendentales para los puertos y

<sup>59</sup> Paulina Machuca, “De porcelanas chinas y otros menesteres. Cultura material de origen asiático en Colima, siglos XVI-XVII”, *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, El Colegio de Michoacán, Zamora, n. 131, 2012, p. 77-134; Paulina Machuca, *El vino de cocos en la Nueva España. Historia de una transculturación en el siglo XVII*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2018.

<sup>60</sup> Javier López Martín, *Esculturas para la guerra. La creación y evolución de la artillería hasta el siglo XVII*, Madrid, Ministerio de Defensa, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2011.

<sup>61</sup> Ana Crespo Solana, “La organización de las flotas hispano-caribeñas y su logística (1717-1746): una aproximación desde la arqueología náutica”, en *Entre lo legal...*, p. 319.

<sup>62</sup> Flor Trejo, “El horizonte del investigador: reflexiones metodológicas para la comprensión de accidentes marítimos”, en *Arqueología marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, Vera Moya Sordo (coord.), México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2012, p. 61-91.

para las navegaciones o bien, determinaron la pérdida de las embarcaciones. Esto lo han dejado ver los estudios de Raymundo Padilla sobre los asentamientos de San José del Cabo en la California y el trabajo que Thomas Calvo hizo sobre las navegaciones en torno a las islas Marianas.<sup>63</sup>

Ejemplo de la forma en que un naufragio puede ser estudiado, las diversas conexiones que en torno a él se establecieron, así como las distintas temáticas que alrededor de las embarcaciones se entrelazaron, puede verse con el trabajo coordinado por Flor Trejo, en el que a partir de la búsqueda de un buque de armada que naufragó en 1631 se ha estudiado el entorno en el que la nave viajó, lo cual llevó a considerar temas como la construcción naval, el comercio, prácticas sociales, religiosidades marítimas, etcétera.<sup>64</sup> Otra muestra se ve cuando Alejandra Dubkovsky estudia el caso específico de un naufragio en la Florida acaecido en 1715, a través del cual ella explica la forma en que esa península se vio inmersa en diversos conflictos o reestructuraciones por los cambios que se daban en torno a las poblaciones indígenas, pero también por las guerras, intereses y delimitaciones políticas europeas que se daban en el Atlántico. Todo ello lo hace a partir del estudio de un yacimiento arqueológico en el que los objetos encontrados (ingleses, españoles e indígenas) permitieron dilucidar sobre los encuentros que por mar y tierra se dieron en la zona en el marco de los conflictos internacionales de la época.<sup>65</sup>

<sup>63</sup> Vera Moya, “Arqueología de accidentes navales: algunos referentes en el estudio de los procesos de navegación en el Golfo Caribe”, en *Entre lo legal...*, p. 362; Raymundo Padilla Lozoya, “El surgimiento de una sociedad vulnerable y sus respuestas ante amenazas naturales: San José del Cabo, Baja California Sur, siglos XVI-XVIII”, en *Clima, desastres y convulsiones sociales en España e Hispanoamérica. Siglos XVII-XX*, Luis Alberto Arrijo y Armando Alberola (coords.), Zamora, El Colegio de Michoacán/Universidad de Alicante, 2016, p. 243-268; Thomas Calvo, *Espacios, climas y aventuras. El Galeón de Filipinas y la Fragata de las Marianas en el Pacífico Occidental (1680-1720)*, México, El Colegio de San Luis, 2016.

<sup>64</sup> *La flota de la Nueva España 1630-1631*, Flor Trejo (coord.), México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003.

<sup>65</sup> Alejandra Dubkovsky, “When Archaeology and History Meet: Shipwrecks, Indians, and the Contours of the Early-Eighteenth-Century South”, *The Journal of Southern History*, Southern Historical Association, t. LXXXIV, n. 1, 2018, p. 39-68.



\* \* \*

Hasta aquí puede verse cómo la historia marítima ha ganado terreno y ha sido objeto de interés en diversas investigaciones, pero eso ha implicado múltiples replanteamientos y posturas que, más allá de intentar rellenar temas faltantes, también han buscado formular nuevas preguntas, así como confrontar miradas, perspectivas, fuentes y metodologías distintas. Lo anterior ha sido posible gracias a los recientes aportes y novedosas discusiones que se han generado en torno a la historia global y de interconexiones, de los cuales se han retomado diversas experiencias.

Falta mucho por explorar acerca de los espacios marítimos novohispanos, y aunque diversas investigaciones y propuestas se vienen desarrollando (como ha podido verse) vale la pena reiterar que este territorio rodeado de litorales requiere mayor atención sobre sus entornos marítimos. Asimismo las preguntas que se formulan no únicamente precisan que éstos sean insertados en los contextos mundiales forjados desde perspectivas europeas, sino también hay que considerar sus particulares, procesos y sobre todo lo que han significado para el propio desarrollo social, económico, político y cultural de los espacios de tierra adentro. Desde la historia marítima, tal vez a los mares se les pueda ver como centros de algunas sociabilidades, mientras que los litorales podrían convertirse en los límites que los enmarcan.