



CANOAS MAYAS DURANTE LA CONQUISTA Y LA COLONIA

Mayan Canoes during the Conquest and the Colony

Antonio Jaramillo Arango^{1,2}  

¹ Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Colombia.

² Maritime Archaeology Laboratory. História, Territórios e Comunidades, Centro de Ecologia Funcional (CFE), Universidad de Coimbra, Portugal.

RESUMEN

El presente texto analiza la utilización de canoas mayas de tecnología tradicional durante la época de la conquista y durante la colonia. La navegación maya no desapareció en la conquista, por el contrario, las canoas jugaron un papel importante en varios episodios específicos de la primera mitad del siglo XVI que son estudiados en el artículo. También se analizan documentos coloniales de diversas épocas para comentar el uso de rutas anfibia por ríos y mares por parte de navegantes locales. Se explora la manera en la que la navegación tradicional maya fue clave en la inserción de esta región de América en redes globales de comunicación.

Palabras clave: navegación; indígena; historias conectadas; rutas fluviales; área maya.

ABSTRACT

This text analyzes the use of Mayan canoes of traditional technology during the conquest and the colony. Mayan navigation did not disappear during the conquest; on the contrary, canoes played an important role in several specific episodes of the first half of the 16th century that are studied in the paper. Colonial documents from different periods are also analyzed to comment on the use of amphibious routes through rivers and seas by local navigators. It is explored the way in which traditional Mayan navigation was important in the insertion of this region of America in global communication networks.

Keywords: navigation; indigenous; connected stories; river routes; Mayan area.

| | |
|---------------------|------------|
| Fecha de Recepción | 2023-10-31 |
| Fecha de Evaluación | 2023-11-21 |
| Fecha de Aceptación | 2024-01-24 |

INTRODUCCIÓN

El área maya es una región con variados y múltiples cuerpos de agua en los cuales los seres humanos han encontrado una oportunidad de comunicación, movilidad y transporte de bienes y servicios. El pueblo maya desarrolló una compleja navegación en ríos, lagos, lagunas, mares, esteros y ciénagas que puede ser rastreada desde tiempos prehispánicos hasta la actualidad. Esta profunda tradición ha permitido a los mayas estar en constante comunicación entre sí y con otras regiones y navegantes foráneos, favoreciendo el intercambio comercial y de ideas. Existen variados y excelentes trabajos sobre la navegación maya prehispánica, basada en descubrimientos arqueológicos, lecturas de textos jeroglíficos, análisis de fuentes gráficas y estudio de textos etnohistóricos (Navarrete, 1973; Hammond, 1981; Vargas y Ochoa, 1982; McKillop, 2010; Favila Vázquez, 2020; Andrews, 2020; Barba-Meinecke et al., 2022). Del mismo modo, trabajos contemporáneos de antropología han demostrado que las técnicas tradicionales de navegación en el área maya siguen vigentes y con frecuencia se rastrea el origen prehispánico de técnicas, simbolismos y embarcaciones (ver, por ejemplo, los trabajos de Trejo Rivera, 2022; Lara Tufiño y Junco Sánchez, 2022).

La navegación maya jugó un papel fundamental en el transporte de personas, bienes e ideas durante la época que llamamos “colonial”. La “conquista” no significó el fin o el cese de la capacidad de navegación de los pueblos americanos, muy por el contrario, con frecuencia los españoles describieron con asombro y admiración las tecnologías náuticas nativas que practicaban los pueblos “indios”.

El transporte fluvial, marítimo y terrestre en América fue una labor apreciada por las autoridades coloniales, aunque controlada mayoritariamente por pueblos “indios”; los europeos no conocían las rutas ni los territorios, no hablaban las lenguas locales, ni tenían la tecnología necesaria para transitar cómodamente en los caminos americanos. Nelson González Martínez (2017) ha estudiado la manera en la que, en varias partes de América, los pueblos de “indios” dedicados al transporte, especialmente en el correo, ganaron enormes privilegios y lograron obtener prelación dentro del régimen imperial ibérico impuesto en América.

La navegación maya se basó en la construcción y uso permanente de canoas. Al contrario de la opinión errada que concibe a las canoas como parte de una tecnología simple, múltiples menciones de la época demuestran que para los europeos las canoas fueron admirables medios de transporte marítimo y fluvial. Por ejemplo, Diego Méndez, acompañante de Colón en su cuarto viaje, mandó a tallar una canoa en su tumba a modo de tributo hacia esta tecnología náutica (Langebaek Rueda,

2023, p. 166). Son varias las crónicas coloniales que describen con auténtica admiración la tecnología náutica de las canoas en el Caribe. La más conocida es la de Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, que resalta positivamente las características de las canoas como su ligereza y que, aún llenas de agua, no se hunden (Fernández de Oviedo y Valdés, 1851, pp. 170-172). Como espero demostrar en este texto, las canoas mayas fueron fundamentales en el desarrollo social y económico de este pueblo entre los siglos XVI al XVIII y esto explica, en parte, la presencia de estas embarcaciones en la actualidad.

Trabajos académicos contemporáneos han centrado su atención en la relación de los pobladores de América con el mar. Esta tendencia, que se ha bautizado como “historia marítima”, ha puesto de manifiesto la necesidad de estudiar los acontecimientos acaecidos en este continente en su conexión, generalmente marítima, con otros contextos y lugares (Pinzón Ríos, 2021). Dentro del marco general de la historia marítima, trabajos como los de Mariana Favila Vázquez (2016), Nicoletta Maestri (2021), Antonio Jaramillo Arango (2022) y Daniel Miguel Nieva Sanz (2022), entre otros, han demostrado que no solo los europeos y sus tecnologías navegaron en los cuerpos de agua americanos, sino que las navegaciones locales, con tecnología autóctona, jugaron un papel fundamental en el vínculo de navegantes, puertos y naves a partir del siglo XVI a nivel global.

El objetivo explícito de este texto es mostrar el contexto en el que se desarrolló la navegación tradicional maya durante la conquista y la colonia, y que hizo que se configurara como uno de los aspectos más dinámicos en la comunicación de esta región. Teniendo estas consideraciones en cuenta, voy a dividir el presente texto en dos grandes partes. En la primera, voy a analizar algunos episodios de la llamada “conquista” que demuestran que lejos de querer o poder acabar con las tecnologías náuticas nativas durante el enfrentamiento militar de la primera mitad del siglo XVI, los españoles y sus aliados dependían absolutamente de las canoas mayas para movilizarse y combatir. En el momento que intentaron usurparlas o reemplazarlas tuvieron malas experiencias.

En la segunda parte del texto repasaré cómo la navegación tradicional en canoas comunicó a los poblados del área maya en su interior y también con otras regiones y navegantes. Gran parte de la documentación analizada en esta sección ya ha sido trabajada por Julien Machault (2016), Rodrigo Alejandro De la O Torres (2019), Nicoletta Maestri (2021) y Jimena N. Rodríguez (2021), mis interpretaciones y la lectura de los documentos de archivo que apporto se basan, en gran medida, en los adelantos de estos rigurosos investigadores. Debo también hacer una aclaración: en este texto me concentro mayoritariamente en la navegación en la península de Yucatán y en las regiones al sur de esta. Ya magníficos trabajos han explorado la realidad de la navegación maya colonial en Tabasco y

Chiapas (por ejemplo, Navarrete, 1973; Vargas y Ochoa, 1982; Maestri, 2021), por lo que busco un diálogo y complementariedad con estos trabajos, no simplemente redundar en sus conclusiones y documentos.

CONQUISTA

A comienzos del siglo XVI, cuando unos pocos varones españoles llegaron al área maya con la intención de “conquistarla”, su movilidad dependió totalmente de las embarcaciones mayas. En este apartado voy a repasar algunas de las menciones a canoas mayas en crónicas y cartas escritas por españoles en el temprano siglo XVI, para ir comentando cómo se trasluce esta dependencia de los autoproclamados “conquistadores” con respecto a la navegación local.

Uno de los acontecimientos mejor conocidos y más comentados de la expedición de Cortés y sus huestes es cuando en 1519, estando en Cozumel y gracias a la intermediación de Melchor (conocido en las fuentes que acostumbran infantilizar a los agentes indígenas como “Melchorejo”), el traductor maya, los españoles se enteraron de la presencia de dos de sus compatriotas viviendo en poblados de la península de Yucatán. Algunos señores mayas, aliados coyunturales de Cortés, organizaron una expedición con regalos y cartas. Así, se transportaron a dos mensajeros mayas en embarcaciones europeas a la costa cercana y estos caminaron para llevar las cartas y los regalos. Al primero que encontraron fue a Jerónimo de Aguilar, quien, caminando —Bernal Díaz especifica que caminó—, va en búsqueda de Gonzalo Guerrero.

La historia es bien conocida: Jerónimo de Aguilar aceptó gustoso volver con los españoles, mientras que Gonzalo Guerrero se quedó con su nueva familia en el poblado maya que lo había acogido. Cuando Aguilar llegó a Cozumel nueve días después, Diego de Ordaz, que lo estaba esperando en sus embarcaciones, ya se había ido a buscar a Cortés con la idea de que los mensajeros nunca volverían. Aguilar, decepcionado, volvió al poblado maya con su “amo”.

Luego de la confusión y el desencuentro inicial, Ordaz volvió a Cozumel y Aguilar no quiso desaprovechar la oportunidad. Por eso, Aguilar contrató una canoa con seis remeros mayas pagando con los regalos recibidos de Cortés. Vale la pena analizar el texto de Bernal Díaz sobre este episodio:

Quando tuvo noticia cierta el español que estaba en poder de indios que habíamos vuelto a Cozumel con los navíos, se alegró en gran manera y dio gracias a Dios, y mucha prisa en venirse él y los dos indios que le llevaron las cartas y rescate a embarcarse en una canoa; y como la pagó bien, en cuentas verdes del rescate que le enviamos, luego la halló alquilada, con seis indios remeros en ella; y dan tal prisa en remar, que en espacio de poco tiempo pasaron el golfete que

hay entre una tierra la otra, que serían cuatro leguas, sin tener contraste de la mar. (Díaz del Castillo, 1862, pp. 117-118)

Hay varios puntos de esta anécdota que vale la pena comentar. El primero es que movilizarse por la península de Yucatán a pie era posible, pero tardado e ineficiente; si se quería una opción rápida y eficaz de movilidad tocaba contratar una embarcación maya con sus tripulantes. Lo segundo que vale la pena resaltar es que contratar una embarcación y el trabajo de sus tripulantes era posible aún para una persona esclavizada como Aguilar (aunque habría que explorar las condiciones de su esclavización); si se pagaba lo correcto, los navegantes mayas transportaban lo que se les pidiera. Esto costó a Aguilar todas las cuentas de jade que le había enviado Cortés, nos podremos imaginar lo mucho que significó para Aguilar deshacerse de ese pequeño tesoro en el ambiente de ambición y rapacidad que caracterizaba estos primeros años de la conquista.

Hay otro punto que vale la pena reseñar sobre este episodio y que ha sido trabajado de manera excelente por Jimena N. Rodríguez (2021): en el comentario que hacen Cortés y López de Gómara sobre este acontecimiento, se menciona que la canoa maya cuenta con una vela. La existencia de velas en las tecnologías náuticas americanas siempre es tema de debate y discusión, pero el avance de la investigación arqueológica y etnohistórica deja pocas dudas del uso de velámenes de diferentes formas en embarcaciones de varios puntos del continente (ver por ejemplo el caso peruano y ecuatoriano en Jaramillo Arango 2022). Precisamente Rodríguez (2021) analiza los silencios del archivo colonial con respecto a las tecnologías náuticas nativas, y comenta a profundidad la omisión sistemática en los registros textuales españoles de velas en América en el temprano siglo XVI.

Muchas y múltiples son las menciones a canoas mayas que hace Hernán Cortés en su Quinta Carta de Relación cuando describe su viaje a las Hibueras que comenzó en 1524. Se requeriría un análisis de otra envergadura y objetivos para comentar todas estas menciones sobre navegación tradicional que escribió Cortés o siquiera dar un panorama completo de estas. Ya Nicoletta Maestri (2021) se ha encargado de recopilar los comentarios de Cortés sobre el territorio del actual estado de Tabasco y analiza la manera en la que los caminos anfibios entorpecieron el avance de la expedición, poco acostumbrada a viajar en canoas.

Voy a tomar un caso para analizarlo puntualmente: la descripción que hace Cortés de la provincia de Acalán, conectada náuticamente con la laguna de Términos, cuyo nombre en náhuatl significa literalmente “lugar de canoas”.

Esta provincia de Acalan es muy gran cosa, porque hay en ella muchos pueblos y de mucha gente, y muchos dellos vieron los españoles de mi compañía, y es muy abundosa de mantenimientos y

de mucha miel; hay en ella muchos mercaderes y gentes que tratan en muchas partes, y son ricos de esclavos y de las cosas que se tratan en la tierra; está toda cercada de esteros, y todos ellos salen á la bahía ó puerto que llaman de Términos, *por donde en canoas tienen gran contratación en Xicalango y Tabasco* [énfasis agregado], y aun créese, aunque no está sabida del todo la verdad, que atraviesan por allí á estotra mar; de manera que aquella tierra que llaman Yucatán queda hecha isla. (Cortés, 1866, pp. 421-422)

Varias cosas son las que se pueden comentar al respecto. Una, es el desconocimiento del terreno que tiene Cortés, que consideraba aún que Yucatán podría ser una isla. Más allá de las pretensiones de quien se autodeclaraba “el conquistador de México”, podemos darnos una idea de una expedición precariamente organizada avanzando a tientas por un territorio desconocido del que se ignoraban las lenguas, la geografía y las costumbres de los pueblos que la habitaban. Otro punto a resaltar es la importancia que Cortés da a Acalán y a los contactos comerciales de esta “provincia” a través de sus canoas con Xicalango y Tabasco. Sin embargo, aún en este ambiente anfibio, Cortés decidió seguir su camino a pie, por lo que envió cuatro españoles y a dos guías locales a explorar el terreno para ver si había “ríos ó ciénagas que pasar” (Cortés, 1866, p. 423). Cuando volvieron estos exploradores, Cortés escribió: “topé los españoles que venían de ver el camino con las guías que habían llevado, y me dijeron que habían hallado muy buen camino, aunque cerrado de monte, pero que era llano, sin río ni ciénaga que nos estorbase...” (Cortés, 1866, p. 423).

Estas palabras revelan el poco o nulo manejo que tenía Cortés de las técnicas náuticas locales. Para alguien que controle la navegación con canoas, ríos y ciénagas no son estorbos en un camino, por el contrario, son posibilidades para aligerar el paso y movilizar más fácilmente la carga.

Es de amplio conocimiento el fracaso de la expedición de Cortés atravesando el área maya buscando Las Hibueras. Sin duda, gran parte de este fracaso se debió a que no contó con la tecnología náutica necesaria para transitar ese camino de la mejor manera. También es importante señalar el triste final que tuvo Acalán, despoblado y abandonado totalmente a mediados del siglo XVI.

En los avances posteriores de expediciones organizadas por españoles, la tradición náutica maya sería fundamental. El texto de las *Relaciones Geográficas de Valladolid, Yucatán*, nos muestra un caso especialmente interesante. En 1543, otro capitán español, en este caso Francisco Montejo —el sobrino— estaba explorando la costa oriental de Yucatán y volvió a encontrarse con la isla de Cozumel (al igual que Cortés y Aguilar en su momento). Desde el puerto de Pole, en la península, Montejo planeó su paso a la isla, pero no tenía embarcaciones para realizar este tránsito. Entonces fue encargado un tal Pedro Durán de ir a la isla y robar canoas para pasar a toda la tropa.

Debo hacer una aclaración en este punto. Generalmente las crónicas y los documentos como las *Relaciones Geográficas*, mencionan como los protagonistas exclusivos de estas acciones a españoles individuales, en este caso Durán, pero los europeos estaban siendo guiados, traducidos, alimentados, defendidos, curados y un largo etcétera por tropas de “indios conquistadores”, en su gran mayoría del centro de México y Oaxaca. Para ver un excelente análisis de estas tropas, recomiendo el ya clásico trabajo de John F. Chuchiak (2007).

Sigamos con la historia de la *Relación de Valladolid*. Durán y seguramente algunos de sus aliados indígenas robaron las canoas necesarias para su expedición en las costas cercanas; Montejo y su expedición embarcaron y se enrumbaron hacia la isla en las canoas hurtadas, pero a medio camino naufragaron. Vale la pena, de nuevo, leer la fuente directa:

...queriendo pasar con su gente el Capitán Francisco de Montejo a la isla de Cozumel, no teniendo canoas para ello, determinó enviar a la dicha isla por canoas a un soldado llamado Pedro Durán, el cual fue y trajo las dichas canoas, que halló en la costa de la isla y de esta otra parte de la tierra firme, las cuales así traídas se embarcó el dicho Capitán Montejo y los que con él iban; dándoles un temporal en medio de este brazo de mar, le fue forzoso al dicho Capitán volver en demanda de la tierra firme de donde había salido; estando en riesgo de perderse, llegó con su canoa y otras algunas al puerto de Pole, habiéndosele de aquella refriega ahogá[n]dose un español y los indios que con él iban. (De la Garza et al., 1983, p. 30)

La tecnología náutica maya no se componía de unas canoas sencillas, fáciles de gobernar en mares y ríos tranquilos. Sin el conocimiento de los pilotos y tripulantes mayas, las canoas y el mar oriental de la península representaban un peligro para españoles e indígenas del centro de México acostumbrados a otras condiciones de navegación. Robar embarcaciones, sin el conocimiento para utilizarlas, era un gran riesgo para los recién llegados.

Por último quisiera recalcar la importancia de las canoas en los enfrentamientos bélicos directos durante la conquista. En ambientes anfibios como la laguna de Bacalar, en el sur del estado de Quintana Roo, ambos bandos, atacante y defensor, utilizaban tecnología náutica local. Verdaderas batallas navales se libraron en esta estratégica laguna. La *Relación de Kanpoloché y Chocholá* tiene una buena descripción de estos enfrentamientos:

En este asiento llamado Bakhhal se pobló una villa que ahora llaman la villa de Salamanca. Esta villa de Salamanca, cerca [de] esta laguna por un lado hacia la banda del sur, salen de ella para ir a los pueblos donde están poblados los indios, en *canoas falcadas*; esta laguna es muy grande, que va a salir a la mar y a Puerto de Caballos y Golfo Dulce. Y así llegados que fuimos a esta villa, prosiguiendo la conquista de los *indios nos metimos en canoas por las lagunas y esteros* [énfasis agregado], para traer los indios de paz, donde con grandes trabajos de ciénegas y atolldares peleamos con los dichos indios llamados guaymiles [uaymill] y nos dieron tanta guerra que entendimos todos perecer en la dicha conquista, según era trabajosa, y visto los naturales los rebates que les dábamos, dende a cierto tiempo vinieron de paz, con muertes de muchos soldados

nuestros, porque no se podía pelear con ellos, si no era a pie metido en las lagunas y ciénegas, que nos daban en la rodilla y en muchas partes en los pechos...(De la Garza et al., 1983, pp. 320-321)

Vale la pena señalar que en esta cita se hablan de “canoas falcadas”, es decir, embarcaciones modificadas para que sus bordas tuvieran mayor puntal (altura); esto demuestra un desarrollo de las tecnologías náuticas mayas, que adecuaban físicamente sus embarcaciones a las necesidades de navegación específicas. Las batallas de la conquista se daban también en estas canoas falcadas, y no contar con estas embarcaciones daba una enorme desventaja, pues el agua, aún siendo somera, impedía el movimiento de los combatientes.

La navegación maya estuvo presente en acontecimientos relevantes de la conquista. Los hechos analizados en este texto nos llevan a plantearnos algunas preguntas que traslucen la importancia de la tradición náutica en estos acontecimientos ¿Qué hubiera pasado si Aguilar no llega a tiempo a su encuentro con Ordaz?, ¿Qué hubiera sucedido si Cortés y su expedición hubiesen contado con canoas y canoeros en su viaje a las Hibueras?, ¿Si los indios conquistadores y sus aliados españoles no hubieran tenido canoas, podrían haber llevado a cabo las batallas anfibias para la conquista de lugares como Bacalar? La navegación maya, sus canoas y sus tripulantes jugaron un papel fundamental en la historia de la llamada “conquista”, tanto así que es un factor esencial a tener en cuenta para comprender a cabalidad lo sucedido en estos años.

La conquista no acabó con las formas tradicionales de navegar en el área maya, muy por el contrario, solo se explican estos hechos si conocemos las maneras de navegar en la región; por esta razón, vale la pena también analizar la manera en la que la tecnología náutica tradicional se reconfiguró a la par de las nuevas condiciones coloniales. El área maya tuvo una imposición tenue de las instituciones imperiales ibéricas. En el nor-occidente de la península de Yucatán, grandes ciudades españolas como Campeche y Mérida concentraban la gran mayoría de población ibérica. La laguna de Términos y varios ríos de Belice eran constantemente visitados por piratas que construían campamentos semipermanentes de cortadores de palos de tinte. Muchos otros asentamientos mayas, sobre todo al oriente de la península, gozaron de independencia o semi-independencia con respecto a los poderes imperiales europeos. En este contexto de complejidad política, la navegación tradicional fue fundamental en el desarrollo comercial y social del área maya del siglo XVI al XVIII.

COLONIA, RUTAS INTERNAS Y RUTAS EXTERNAS

Después del temprano siglo XVI, la navegación maya siguió jugando un papel fundamental en la movilidad de personas, mercancías e información al interior y exterior de área maya. Hay suficiente evidencia histórica de varias rutas de navegación transitadas por canoas de tecnología náutica local en los siglos XVI, XVII y XVIII. Se puede distinguir entre dos tipos de rutas de navegación claramente diferenciadas: unas rutas que conectaron el interior del área maya a través de ríos y lagunas, y otras que vincularon a los puertos de la región con otras zonas y embarcaciones. Voy a dar algunos ejemplos documentales que atestiguan la importancia de la navegación maya y su uso prolongado en los tres siglos coloniales en estas dos rutas. He hecho un esfuerzo por analizar documentación desde una amplia temporalidad, para demostrar la vitalidad de la navegación con canoas desde el siglo XVI hasta el XVIII.

Las primeras que voy a comentar son las rutas “interiores”, haciendo salvedad que los conceptos “interior” y exterior” son elementos del análisis y no conceptos propios del contexto histórico de la época. Julien Machault ha estudiado en detalle las rutas comerciales que unieron a las diferentes partes del área maya a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII. Con rigurosidad documental y profundidad de análisis, este investigador francés ha mostrado las formas de relación comercial y política de unidades territoriales dentro y fuera del control español. Machault presenta en su tesis de maestría la reconstrucción de varios viajes en canoa desde el sur del área maya hasta el lago Petén Itzá y las lagunas de Bacalar y de Términos, descritos por frailes españoles que transitaron estas rutas, pero que fueron guiados y conducidos por remeros y comerciantes mayas. Voy a comentar brevemente una de las fuentes presentadas en extenso por Machault en su tesis.

En 1620, el fraile dominico Gabriel de Salazar partió de Cahabon, poblado sobre el río del mismo nombre en el suroriente de la actual Guatemala y, siguiendo el río Cancuén, llegó hasta el lago Petén Itzá, al norte de dicho país. También, este español asegura haber viajado de ida y regreso desde Cobán, en la Alta Verapaz, Guatemala, hasta la laguna de Términos en Campeche, México. Estas rutas se realizaron tomando caminos anfibios, por ríos y por tierra, siempre siguiendo las vías comerciales mayas. El informe de Salazar es detallado y menciona varios de los pueblos en los que pasó, veamos un ejemplo de la llegada al lago Petén Itzá:

Un pueblo se llama çequichan otro noquichan y otro acchacan. ahmopan aquí junto a este ahmopan esta *el agua de tzibistun que así se llama el embarcadero para Ahitza* [...] [énfasis agregado] de manera que estamos ya quatro días no mas de camino de los hitzaes *dos por agua y dos por tierra*. (AGI, Guatemala 67, 1620, fol. 4v, como se citó en Machault, 2016, p. 135)

Machault identifica el río Tzibistun mencionado por Salazar como el actual río Mopán. Las informaciones de Salazar demuestran que los ríos del área maya como el Cancuén, el Cahabón y el Mopán servían de rutas de comunicación fluvial en canoas de tecnología nativa para el comercio y comunicación entre el sur y el norte del área maya en el siglo XVII.

La ruta de comerciantes mayas que fue la seguida por Salazar, sirvió también a otros frailes para movilizarse por los poblados de la región. Machault describe los tránsitos de Fray Joseph Delgado desde Cahabon hasta Tipú y de Fray Francisco Gallego desde Cahabon hasta Bacalar, tomando los ríos Cancuén, Machaquila, Mopán, Icbolay y Salinas (Machault, 2016, p. 136). Es importante señalar que estas rutas “internas” por el área maya dependían totalmente de los conocimientos náuticos tradicionales, de sus embarcaciones (canoas) y de sus tripulantes. No es exagerado afirmar que el área maya permaneció conectada comercial, social y culturalmente en el siglo XVII, más allá de que algunos de sus poblados estuvieran bajo dominio español y otros no, gracias a que su navegación tradicional estaba plenamente vigente y en funcionamiento.

Comprobada documentalmente esta ruta “interna” que conectaba el área maya, vale la pena hacer este mismo esfuerzo con algunas rutas “externas”. Además de los ríos, lagos y lagunas, las canoas mayas también surcaron los mares y las costas de la península de Yucatán.

En el siglo XVI, las canoas mayas surcaban los mares del Caribe y del Golfo de México cargadas de mercancías, unas valiosas y otras más austeras. En febrero de 1559, se registra un ataque pirata francés cerca de Caucel, en el noroccidente yucateco y del cuál se comenta que:

los enemigos hicieron muchos robos y traían en el navío mucho *cacao* y cosas que habían robado y prisioneros españoles e *indios principales de estas provincias que en canoas andaban navegando por la mar en sus contrataciones como lo tienen de costumbre* [énfasis agregado] (AGI, México 359, r.2, n.2, f. 31 r. y 32 r., Mérida, Yucatán a 26 de noviembre de 1565, como se citó en De la O Torres 2019, p. 118)

La presencia del cacao, producto de especial importancia en las exportaciones americanas en canoas mayas da una pista del entramado económico global en el que estaban insertas las canoas locales del área maya. También vale la pena resaltar que para quien escribió este documento es natural y cotidiana la presencia de canoas de comerciantes mayas “en sus contrataciones” (AGI, México 100, Mérida a 5 de marzo de 1569, como se citó en De la O Torres, 2019, p. 119), por los mares del norte y el noroccidente yucateco. Los piratas franceses con frecuencia atacaron y capturaron mercaderes mayas que encontraban en su recorrido, y de esa manera se quedaban con sus mercancías (como el cacao) y podían pedir rescate por sus adinerados ocupantes. En el mismo año de 1559 se

registra otro ataque francés en el que también se capturaron a “unos principales de Campeche, indios que hallaron en la mar en unas canoas” (AGI, México 215, n. 25, f. 3 r., Mérida a 10 de diciembre de 1580, como se citó en De la O Torres, 2019, p. 119).

Los tripulantes mayas y sus mercancías capturadas por piratas se vinculan a un contexto amplio de luchas imperiales en el Caribe, Suramérica y Europa. No podría entenderse la actividad de las tripulaciones variopintas de piratas en América sin las constantes alianzas, ataques y robos a navegantes indígenas.

Los comerciantes mayas, con sus embarcaciones llenas de mercancías, fueron un objetivo apreciado por los ladrones de mar. En otras partes del continente, los navegantes indígenas también tuvieron que enfrentar el peligro de ladrones europeos que afectaban su propia actividad comercial (ver por ejemplo Jaramillo Arango, 2022, p. 111).

La navegación en canoas desde Yucatán también sirvió para transportar mercancías cotidianas a otros puertos novohispanos como Veracruz. Es bien conocido el auge comercial que vinculó a los puertos yucatecos y veracruzanos a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, con embarcaciones que iban cotidianamente entre, por ejemplo, Campeche y Veracruz. (Ver el cuadro de registro de embarcaciones que se presenta en la tesis de doctorado de Mezeta Canul, 2019, p.120). Pero este tránsito también lo hacían embarcaciones tradicionales mayas con mercancías más modestas.

Vale la pena revisar en detalle un documento de 1735, proveniente de Villa de Escobas; este poblado portuario hacía parte de una ruta de cabotaje aún vigente a mediados del siglo XIX, que unía Campeche con Villahermosa y que incluía a Lerma, Seyba-Playa, Tlatunchan, Champotón, Sabacui, el Presidio del Carmen, Boca de San Francisco, Palizada, Amatitán, Jonuta, Río San Pedro y San Pablo, Boca de Chichicarte, Boca de Chilapa, Villa de Escobas y Chilapilla (Orozco y Berra, 1855, p. 481). En este documento se registra una serie de mercancía cotidianas provenientes del puerto de Campeche llegadas en canoa. El primer embarque registrado data del 28 de agosto: “...llegado a esta villa Mathias Gandía con la canoa que viene de Canpeche quien trae seys [f]anegas de sal, dos marquetillas y un sobernal de sapatos y no otra cosa...” (AGN, Alcaldes Mayores, caja 1937, exp. 041, [1735], fol. 11.).

Analicemos las mercancías mencionadas: seis fanegas de sal (alrededor de 192 kilogramos), seguramente para ser comercializadas. Las marquetillas merecen un comentario especial; con este

nombre se conoció en Ciudad de México a unos dulces tradicionales en el siglo XVIII (Castillo Hernández, 2019, p. 124), pero en contextos marítimos las marquetillas son objetos de cera generalmente usados como velas para la iluminación en los barcos y edificios cerrados (ver, por ejemplo, el recuento de objetos de la fragata *El Mentor* llegada a Veracruz desde Cádiz en 1787 con 34 marquetillas de cera, *Gazeta de México*, 1787, 11 de septiembre, p. 403). Por la poca cantidad —dos— también es probable que se refiera a un ladrillo de cera que sirva para el calafateo de embarcaciones menores, aunque me inclino más a pensar que eran objetos pequeños de cera para la iluminación. Por último “sobernal” se refiere a una sobrecarga de zapatos, es decir, una cantidad no determinada de estas prendas.

Pese a los pocos registros, estos tránsitos de canoas con mercancías modestas debieron ser cotidianos, pues el mismo documento registra otra canoa con cargamento muy similar llegada apenas unos días después, el 2 de septiembre: “...ha llegado a este Escobas Carlos Miguel con una canoa que viene de Canpeche quien trae dies [f]anegas de sal un costal de sapatos una marquetilla entera y dos escritorios de entrega y no otra cosa...” (AGN, Alcaldes Mayores, caja 1937, exp. 041, [1735], fol. 2r.).

Aunque con cantidades diferentes, la carga es muy similar: sal, cera y zapatos, pero esta segunda canoa también transporta “dos escritorios de entrega”. Esto revela la existencia de un sistema de acarreo de muebles en el que se contrató el transporte fluvial y marítimo para llevar objetos de una mudanza de domicilio.

Además del comercio y acarreo de objetos legales, las canoas eran funcionales para el comercio considerado ilegal, el contrabando. De tránsito cotidiano, y generalmente conducida por “indios”, las canoas eran difíciles de controlar por las autoridades coloniales que velaban por el cobro de impuestos y la regulación del comercio. Por su carácter ilegal, este tipo de comercios de contrabando dejan mucho menos registro documental que las transacciones amparadas por las autoridades imperiales. Me voy a permitir citar un documento tardío, de 1805, justo cuando estaba en auge el vínculo entre Veracruz y Yucatán. En este documento Manuel Díaz de Herrera, un corsario español, rinde un informe en el que pide un pago por capturar tres embarcaciones contrabandistas y describe las mercancías capturadas: “Primeramente la aprensión de tres *canoas* [énfasis agregado] contrabandistas con tabaco, barajaxas y otros efectos de ilícito comercio que verifiqué la noche del 3 de agosto dentro del mismo puerto de Campeche...” (AGN, Marina, caja 4253, exp. 004, [1805-1806], fol 1r-1v).

Llama mucho la atención las mercancías de contrabando, propias de la vida marinera de un puerto animado: barajas, es decir naipes para el juego, y tabaco. Los dueños y tripulantes de las canoas en Campeche se aprovechaban de la vida portuaria para hacer negocio con la venta de estos objetos.

CONCLUSIONES

Las navegaciones tradicionales en América están presentes a lo largo y ancho del continente y son múltiples las comunidades contemporáneas que fabrican embarcaciones, las reparan y las utilizan para usos comerciales y de transporte. Su presencia en la actualidad no solo se explica como una pervivencia terca del pasado condenada a desaparecer por el avance inevitable del progreso. Las navegaciones tradicionales han sido funcionales para las comunidades que las practican desde época prehispánica, los tres siglos “coloniales” y los dos republicanos. Me parece de vital importancia comenzar a analizar estos tipos de navegación en contextos cada vez más conectados y globales.

En específico, la navegación maya, basada en una tecnología náutica de construcción de canoas, no desapareció con la mal llamada “conquista”. Las tropas de españoles y de “indios” del centro de México y Oaxaca que llegaron a conquistar la península de Yucatán, dependieron absolutamente de las canoas locales para transportarse y combatir. Los éxitos y los fracasos de las expediciones conquistadoras deben ponderarse siempre en relación a su posibilidad de cooptar y utilizar este tipo de navegación.

El éxito relativo de la conquista hizo que el área maya tuviera un panorama político complejo, entre ciudades y puertos españoles, campamentos piratas y asentamientos mayas independientes y semi-independientes. Fue gracias a la navegación local que estas realidades políticas disímiles permanecieron en contacto. La navegación maya y la plena vigencia de las rutas que acá he llamado “internas” y “externas”, fue lo que posibilitó que estos contextos tan variados políticamente tuvieran relaciones comerciales y sociales en tres siglos de tensa convivencia.

Las rutas “internas” conectaron comercial y socialmente a los asentamientos del sur y el oriente de la península con el mar Caribe, la laguna de Bacalar, el lago Petén Itzá y la laguna de Términos al norte, en el actual estado mexicano de Campeche. Los comerciantes mayas seguían estas rutas anfibia, por río y por mar, realizando transacciones comerciales y, eventualmente, transportando frailes europeos, por quienes conocemos estos caminos.

Además de las rutas “internas”, existieron rutas marítimas en el que comerciantes mayas con sus canoas transportaban sus mercancías y las intercambiaban y las llevaban a otros puertos y embarcaciones. El cacao, importante para la economía y la cultura maya, también se insertó en las redes globales de comercio y fue un producto comercializado en canoa en la segunda mitad del siglo XVI y el siglo XVII. Los piratas que frecuentaban la zona vieron en estas canoas cargadas de mercancías botines apetecibles para sus ataques. Las relaciones entre piratas y navegantes indígenas es un tema que merece más análisis en la historiografía americanista.

Pero las canoas no solo se quedaban en la península de Yucatán, también salían hacia otras zonas como Veracruz y Tabasco. Las canoas transportaban mercancías cotidianas y modestas, como sal, zapatos y cera, y prestaban el servicio de acarreo de muebles por vía fluvial y marítima. Por último, pero no menos importante, las navegación maya, sus dueños y tripulantes se beneficiaron del comercio considerado ilegal por las autoridades imperiales españolas. En puertos como Campeche, por medio de las canoas se comerciaba con tabaco y barajas, mercancías propias para el uso y disfrute de marineros y gente de mar.

En un contexto similar, Nicoletta Maestri ha investigado cómo en Tabasco la navegación en embarcaciones europeas encontró complemento en las canoas locales, algo que ella misma ha llamado una navegación “mixta”, europea e indígena. Esta navegación mixta, demuestra Maestri, tiene consecuencias sociales, económicas y de concepción del espacio en los siglos XVI y XVII en Tabasco.

Hay diversas razones que explican la presencia y auge de las navegaciones locales en varias partes de América. Su manufactura con materiales locales garantiza que los constructores navales tradicionales puedan conseguir la materia prima de manera autónoma, sin depender de los precios de materiales internacionales fuera de su control económico. También, las embarcaciones tradicionales están pensadas para contextos específicos, generalmente con aguas someras y cambiantes; las tecnologías europeas, diseñadas y pensadas para otro tipo de condiciones, no son tan efectivas en la navegación en esteros, desembocaduras o ciénagas. Por último, me gustaría señalar la posibilidad de reparación. Las canoas, no solo son manufacturadas localmente, sino que los talleres locales también reparan, con materiales locales, las embarcaciones dañadas, asegurándoles una vida útil más prolongada. Como tecnologías tradicionales, la manufactura y reparo de embarcaciones tradicionales deben entenderse en su medio económico, ambiental y cultural específico.

La navegación maya, su tecnología náutica, sus rutas anfibia y sus técnicas de construcción y manejo están presentes en la actualidad, como lo demuestran múltiples aproximaciones

antropológicas (Trejo Rivera, 2022; Lara Tufiño y Junco Sánchez, 2022). No es cuestión solo de resistencia cultural o de legados poco dinámicos, muy por el contrario, gracias a que la navegación maya se vinculó de manera exitosa con un panorama cada vez más global y conectado, fue y es utilizada en esta región cultural. La conquista y la colonia no significaron la desaparición o el aislamiento total de los pueblos americanos y sus tecnologías, sino, como en el caso de la navegación maya, también su conexión con el mundo y su inserción en las historias conectadas de América.

REFERENCIAS

- Andrews, A. P. (2020). Ancient Maya ports, port facilities, and navigation. En S. R. Hutson y T. Ardren. (Eds.). *The Maya World* (pp. 269-286). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351029582-18>
- Barba-Meinecke, H., Pérez, M., Osorio, J. F., Pérez, F. y Gallegos, J. M. (2022). La entrada al inframundo maya. Una canoa monóxila en el cenote de San Andrés, Yucatán. *Arqueología Mexicana*, (174), 34-40.
- Castillo, E. (Ed.). (2019). *Guía de forasteros de México. Poemario sobre las ilustrísimas prostitutas de la Ciudad de México (siglo XVIII novohispano)*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Chuchiak, J. F. (2007). Forgotten Allies: The Origins and Role of Native Mesoamerican Auxiliaries and Indios Conquistadores in the Conquest of Yucatán, 1526-1550. En M. Oudijk y L. Matthew (Eds.). *Indian Conquistadors: Native Militaries in the Conquest of Mesoamerica* (pp. 122-197). University of Oklahoma.
- Cortés, H. (1866). *Cartas y relaciones de Hernán Cortés al emperador Carlos V*. Imprenta central de los ferrocarriles.
- De la Garza, M., Izquierdo, A. L., León, M. del C. y Figueroa, T. (Eds.). (1983). *Relaciones Histórico-Geográficas de la gobernación de Yucatán (Mérida, Valladolid y Tabasco) II*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Favila, M. (2016). *Veredas de mar y río: navegación prehispánica y colonial en los Tuxtlas, Veracruz*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Favila, M. (2020). *La navegación prehispánica en Mesoamérica: Modelo de conectividad entre la costa del Pacífico y el Altiplano Central (1200-1521 d.C.)*. BAR Publishing.
- Fernández de Oviedo y Valdés (1851). *Historia General y Natural de las Indias, islas y tierra-firme del Mar Océano* (Vol. 1). Imprenta de la Real Academia de la Historia.
- Gazeta de México*. (11 de septiembre 1787). 2(41)
- González, N. F. (2017). De los 'chasquis' de Nueva España: la participación de los indios en la movilización de correo y la reforma del aparato postal novohispano (1764-1780). *Indiana*, 34 (2), 85-109. <https://doi.org/10.18441/ind.v34i2.85-109>
- Hammond, N. (1981). Classic Maya canoes. *International Journal of Nautical Archaeology*, 10(3), 173-185. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1981.tb00028.x>

- Jaramillo, A. (2022). *Dueños del agua. Balsas y balseros del Pacífico suramericano*. Fondo de Cultura Económica.
- Langebaek, C. H. (2023). *Conquistadores e indios. La historia no contada*. Debate.
- Lara, P. y Junco, R. (2022). De árbol a chem. Una embarcación y un ser acuático entre los mayas lacandones. *Arqueología Mexicana*, (174), 58-63.
- Machault, J. (2016). *Heterarquía política y económica en la sociedad itzá, siglos XVI- XVII* [Tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México]. Academia. <https://cutt.ly/KePAFoJS>
- Maestri, N. (2021). Políticas y prácticas de movilidad en los primeros siglos del Tabasco novohispano: poder real e imaginario. *Estudios De Historia Novohispana*, (66), 121-152. <https://doi.org/10.22201/iih.24486922e.2022.66.77691>
- McKillop, H. (2010). Ancient Maya Canoe Navigation and Its Implications for Classic to Postclassic Maya Economy and Sea Trade: A View from the South Coast of Belize. *Journal of Caribbean Archaeology*, (3), 93-105.
- Mezeta, L. A. (2019). *Comerciantes yucatecos en el tráfico mercantil del Atlántico-Caribe: redes, negocios y política regional, 1770-1835* [Tesis de doctorado, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social]. Academia. <https://cutt.ly/FePAGiGQ>
- Navarrete, C. (1973). El sistema prehispanico de comunicaciones entre Chiapas y Tabasco. *Anales de Antropología*, 10, 33-92.
- Nieva, D. M. (2022). Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538). *Temas Americanistas*, 49, 449-471. <https://doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2022.149.20>
- Orozco y Berra, M. (Coord.) (1855). *Apéndice al diccionario universal de historia y geografía. Colección de artículos relativos a la República Mexicana. Tomo I, VIII de la obra*. Imprenta J. M. Andrade y P. Escalante.
- Pinzón, G. (2021). Historia marítima desde la perspectiva de la historia global y de interconexiones. En P. Martínez López-Cano. (Coord.), *Enfoques y perspectivas para la historia de Nueva España* (pp. 203-226). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Rodríguez, J. N. (2021). Canoas y remos, velas y bergantines: los ausentes y los presentes en el archivo colonial. *Glocalism*, (2), 1-16. <https://doi.org/10.12893/gjcpi.2021.2.12>
- Torres, R. A. (2019). La costa Yucateca y el fenómeno de la piratería. Conformación y percepción del espacio, siglo XVI. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 24(1), 105-137. <https://doi.org/10.18273/revanu.v24n1-2019005>
- Trejo, F. (2022). Notas náuticas a orillas del río. Construcción de un cayuco en Tabasco. *Arqueología Mexicana*, (174), 52-57.
- Vargas, E. y Ochoa, L. (1982). Navegantes, viajeros y mercaderes: notas para el estudio de la historia de las rutas fluviales y terrestres entre la costa de tabasco-campeche y tierra adentro. *Estudios de Cultura Maya*, 14, 59-118. <https://doi.org/10.19130/iifl.ecm.1982.14.551>