

LAS REPRESENTACIONES DEL COATZACOALCOS EN EL MARCO DE LAS TRANSFORMACIONES MARÍTIMO-ESTRATÉGICAS HISPANAS DE LA PRIMERA PARTE DEL SIGLO XVIII

Representations of the Coatzacoalcos during the maritime and strategic transformations of the Hispanic Monarchy along the 18th century

Guadalupe Pinzón Ríos

Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM (México)

El objetivo de este texto es estudiar dos pares de mapas (1707 y c. 1725) que señalan la desembocadura del río Coatzacoalcos y que tuvieron la finalidad de incluir esa zona en las transformaciones marítimas de la monarquía hispana propuestas desde la primera parte de la centuria. Esto se hizo señalando los recursos que del lugar podrían extraerse, la mejor posición para establecer un astillero, así como los puntos donde debería establecerse la vigilancia o bien la defensa, lo cual era necesario ante los crecientes embates enemigos en el Caribe y en especial tras la firma del Tratado de Utrecht. Ambos pares de mapas guardan ciertas similitudes que sugieren que las informaciones geoestratégicas centradas en el Coatzacoalcos se compartían o eran retomadas, aunque con algunas adecuaciones; esto evidencia que el tema se mantenía en las discusiones de las autoridades reales, aun cuando no llegó a establecerse un astillero formal. Lo anterior también permite ver cómo los mapas fueron instrumentos de poder usados como recursos retóricos en dichas discusiones.

Palabras clave

Coatzacoalcos, mapas, astillero, transatlántico, construcción naval

The objective of this text is to study two pairs of maps (1707 and c. 1725) focused on the Coatzacoalcos river. Both had the purpose of including that area in the maritime transformations of the Hispanic monarchy proposed since the beginning of the century. Those maps pointed out the resources that could be extracted from that area and also showed the best place to establish a shipyard and a defensive position. This subject was necessary because the attacks of the enemies have been increased along the Caribe, especially after the Utrecht treaties. Both pairs of maps have similarities that suggest that the geostrategic information about the Coatzacoalcos's river was shared and had continuity in the interest of the Spanish authorities. This also allows us to see how maps were instruments of power used as rhetorical resources in such discussions.

Keywords

Coatzacoalcos, maps, shipyard, transatlantic, shipbuilding

Desde la guerra de sucesión española (1701-1713) y luego de las posteriores pérdidas que España tuvo de sus posiciones en Flandes y en la península itálica, fue necesario que la nueva monarquía reinante volteara su mirada a los territorios de ultramar y comenzara a planear estrategias que le permitieran conocerlos y administrarlos de mejor forma. El Tratado de Utrecht mostró también que la defensa de la monarquía, en lo sucesivo, debía prestar más atención a las Indias, las cuales ya no únicamente eran objeto de conflictos, sino también escenario de ellos¹. Por eso, más allá de las remesas de plata que se esperaban del mundo americano, había que considerar esos territorios en las reestructuraciones planeadas. Una de ellas se centró en el sistema naval hispano, lo cual implicaba reactivar la construcción naval y las industrias de pertrechos marítimos, la formación de personal que se encargara de las navegaciones, y sujetar todo ello a la vigilancia y control directo de las autoridades reales. El tema, en realidad, venía siendo discutido desde fines del siglo XVII, en especial en lo que se refería al sistema de flotas y al comercio ultramarino; pero sería tras la firma del Tratado de Utrecht, y de las concesiones dadas a Inglaterra a través de la Compañía del Mar del Sur, que se aceleraron las acciones para reestructurar el sistema naval hispano².

En el caso de los contactos con Nueva España, entre las acciones consideradas estuvieron las modificaciones al sistema de flotas (para reducir en lo posible el comercio inglés concedido a través de los navíos de permisión y del asiento de negros), así como el establecimiento de la feria comercial de Xalapa (para modificar y, en lo posible, acelerar los tratos que el arribo de dicha flota implicaba)³. Pero para llevar a cabo dichos proyectos se requerían embarcaciones que no podían ser fabricadas únicamente en la península ibérica, por lo que se planeó extender esas faenas a las costas novohispanas. La construcción de embarcaciones existía en esos litorales, aunque se llevaba a cabo espo-

ráticamente a través de asentistas particulares, por lo que era necesario explorar la posibilidad de que dichas labores se adecuaran a los nuevos proyectos⁴. Y una zona considerada fue la desembocadura del río Coatzacoalcos.

Lo anterior lleva a que el objetivo de este texto sea analizar dos pares de mapas elaborados sobre la desembocadura del Coatzacoalcos en 1707 y c. 1725. Los primeros, sin autor, coinciden con el arribo de la flota de 1706 y diversas discusiones que buscaron incrementar el número de bajeles, incluso para la Armada de Barlovento⁵. Los segundos mapas fueron elaborados por el ingeniero militar Francisco Álvarez de Barreiro y retomaron algunas informaciones de los mapas de 1707, además de incluir un proyecto para establecer una fortaleza con astillero en la desembocadura del río. Las similitudes de estos mapas hacen pensar sobre la forma en que estas informaciones se compartían o eran retomadas en las discusiones geoestratégicas que al parecer se llevaban a cabo. Así, si bien ambos pares de mapas se insertan en el proyecto para activar el río Coatzacoalcos como astillero y puerta defensiva de las costas novohispanas, su elaboración en distintos momentos evidencia también la forma en que el tema se mantuvo en el interés de las autoridades reales, aunque con algunas adecuaciones y actualizaciones. Pese a que el astillero de Coatzacoalcos no se concretó, pues solo temporalmente llegó a funcionar, los mapas elaborados sobre dicho proyecto permiten apreciar cómo la información, los planes geoestratégicos vinculados a temas marítimos e incluso los funcionarios encargados de llevarlos a cabo se consideraron para ambos lados del Atlántico.

Por otro lado, hay que señalar que los mapas en cuestión no representaron las condiciones físicas o estructurales que en esos distintos momentos existían en torno al Coatzacoalcos, sino que más bien sintetizaron los proyectos planeados en el lugar. Al respecto, Arnt Brendecke explica la relevancia de los mapas, pues estos reflejan los diferentes modelos de representación, organización y circulación del «sa-

¹ Iván Escamilla (2015): «Nueva España ante la diplomacia de la era de Utrecht, 1716-1720: el caso de la Guerra de la cuádruple alianza», en Iván Escamilla, Matilde Souto y Guadalupe Pinzón (coords.): *Resonancias imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, p. 43. México: Instituto Mora, UNAM, IIH.

² Geoffrey Walker (1979): *Política española y comercio colonial (1700-1789)*, trad. de Jordi Beltrán, p. 45. Barcelona: Ariel.

³ Walker, 1979, pp. 98-103. Específicamente sobre las renegociaciones con los ingleses por el asiento de negros y los navíos de permisión, véase Matilde Souto: «El comercio inglés de Veracruz: inversiones, ganancias y conflictos generados por el tratado del asiento (1713-1717)», en Angelo Alves y Ernest Sánchez Santiró (coords.): *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)/Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, pp. 91-114. Juz de Fora Editorial UFJF, Instituto Mora.

⁴ Ejemplo de esa construcción naval se ve con el caso de Campeche, en cuyo astillero se fabricaron diversas naves con financiamientos de particulares, como puede verse en Mario Trujillo Bolio (2019): *Trasiegos marítimos y costaneros desde Yucatán. Mercadeo ultramarino y de cabotaje desde los litorales campechano y maya-yucateco*, pp. 156-163. México: CIESAS.

⁵ De hecho, en la nota informativa del mapa se indica que este se corresponde a dos expediciones: la primera compuesta por pilotos y carpinteros de la flota de Diego Fernández de Santillán y la segunda relacionada con el almirante Antonio de Landeche, gobernador de la Armada de Barlovento. A Landeche se le menciona en el mapa con señalamientos de los mejores lugares a usar en la zona explorada. Véase <http://pares.mcu.es/ParesBúsquedas20/catalogo/description/21530?nm> (consultado el 13 de enero de 2021).

ber»⁶. Por otro lado, Mariselle Meléndez señala que los mapas son herramientas que permiten analizar cómo los lugares fueron construidos a partir de discursos retóricos con los que se intentó persuadir, convencer y en ocasiones hasta imponer aspectos culturales, políticos o religiosos⁷. Esto obliga a que los mapas, desde la perspectiva metageográfica, sean apreciados no únicamente como meras representaciones geomorfológicas, sino también como registros culturales en los que se vertieron conocimientos, experiencias e incluso proyecciones diplomáticas de sus respectivos fabricantes o de quienes los encargaron. Por ello, su elaboración representó la síntesis de informaciones e incluso de las relaciones de poder de su época⁸. Los mapas del Coatzacoalcos (de 1707 y c. 1725) ejemplifican lo anterior.

Necesidad de construir embarcaciones que conectaran el mundo atlántico hispano

Varios autores coinciden en que el tema de la construcción naval y las reestructuraciones del comercio marítimo se habían iniciado desde finales del siglo XVII, cuando ministros, marinos y comerciantes españoles señalaron en distintos momentos la necesidad de reavivar el comercio colonial y protegerlo de extranjeros. Incluso, en 1693 Francisco Antonio Garrote presentó ante Carlos II un proyecto para llevar a cabo la construcción de buques, para con ello reducir la compra de embarcaciones que se construían en el extranjero, especialmente a holandeses. Pero la guerra de sucesión detuvo esos proyectos e incluso mermó los pocos recursos navales con los que se contaba, por lo que durante el conflicto fue necesario recurrir a bajeles y personal del nuevo aliado francés para mantener las comunicaciones con los territorios americanos, además de participar en algunas escaramuzas marítimas.

Como ha señalado Iván Escamilla, hay que reconsiderar el activo papel del mundo americano, que, además, durante el siglo XVIII pasó de ser objeto de conflicto a escenario de enfrentamientos⁹. Por ello,

⁶Arnt Brendecke (2012): *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español*, trad. de Griselda Mársico, pp. 158-169. Madrid: Iberoamericana-Vervuet.

⁷Mariselle Meléndez (2009): «The Cultural Production of Space in Colonial Latin America. From Visualizing Difference to the Circulation of Knowledge», en Barney Warf y Santa Arias (eds.): *The Spatial Turn. Interdisciplinary Perspectives*, pp. 174-175. Londres y Nueva York: Routledge.

⁸Francisco Roque de Oliveira (2019): «Portugal e a metageografia da Ásia do século XVI. A invenção das modernas estruturas espaciais asiáticas e o seu contexto intelectual e geopolítico», en Carmen Yuste (coord.): *Nueva España. Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, pp. 19-20. México: UNAM, IIH.

⁹Escamilla, 2015, p. 43.

los virreyes novohispanos tuvieron que estar atentos a los conflictos internacionales y, en especial, tomar acciones relacionadas con la protección de las fronteras o bien ordenar reconocimientos de los espacios que debían ser mejor vigilados o utilizados. Una de las zonas a considerar fue el sotavento veracruzano y por ello se ordenó al virrey duque de Albuquerque (1702-1710) que se hicieran reconocimientos de la barra de Coatzacoalcos y de la isla de Sacrificios para estudiar la conveniencia de establecer un astillero¹⁰. Para dicho fin, entre 1706 y 1707 el capitán Domingo González Carranza, con una tropa de veinte oficiales y soldados, hizo una primera exploración del Coatzacoalcos varias leguas río arriba con el fin de localizar un buen sitio para el astillero planeado. Este reconocimiento coincide con los mapas de 1707, que, como se menciona en su clasificación, formaron parte del informe que elaboró el almirante Antonio de Landeche, gobernador de la Armada de Barlovento¹¹.

Los mapas sobre el posible astillero fueron dos. El primero titulado «Discreción [¿Descripción?] de las costas de la Veracruz, río de Alvarado, sierras de San Martín, río y esteros de Guasacualcos» y el segundo «Discreción [¿Descripción?] del río y estero de Guasacualcos, barrilla de Misapa, laguna de San Miguel y paso de los Limones»¹². Ambos mapas son marítimos (pues no reflejan el interior del territorio) y dejan ver el litoral veracruzano con sus afluentes, así como puntos estratégicos a reconocer desde altamar, como el propio puerto de Veracruz, los islotes a su alrededor y los bancos de arena de algunas costas. En especial, se señala al río Coatzacoalcos marcando su vertiente, sus distintas profundidades y puntos estratégicos como el lugar «donde es de parecer el almirante don Antonio Landeche sea la fábrica y astillero», así como el asentamiento

¹⁰En 1702, la reina María Luisa envió cédula al virrey donde indicaba los peligros que la presencia inglesa y holandesa representaban para las travesías hispanas, además de reiterar la preocupación que existía sobre la ocupación que los cortadores de palo de tinte ingleses tenían en la laguna de Términos (y que de hecho coincidía con levantamientos en Yucatán). Por ello, el virrey debía tomar medidas defensivas desde Veracruz en las que podría echarse mano de ingenieros militares. Dicha correspondencia puede verse en José Ignacio Rubio Mañé (2005): *El virreinato III. Expansión y defensa*, segunda parte, pp. 265-272. México: FCE, UNAM, IIH.

¹¹Ese señalamiento puede verse en <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/21530> (consultado el 13 de enero de 2022). Por su parte, Bibiano Torres explica las diversas acciones en que la Armada de Barlovento estuvo envuelta durante la guerra de sucesión y ante las presiones que navegantes ingleses ejercían en el Caribe, especialmente en las costas de Florida y Campeche. En ellas se hace referencia a Landeche, aunque no se indica si reconoció las costas veracruzanas. Véase Bibiano Torres (1981): *La Armada de Barlovento*, pp. 169-182. Sevilla: EEHA.

¹²Hay un tercer mapa centrado en la isla de Sacrificios al que en este texto no se hará mención, aunque forma parte de las zonas a reconocer señaladas al virrey, como se indica arriba.

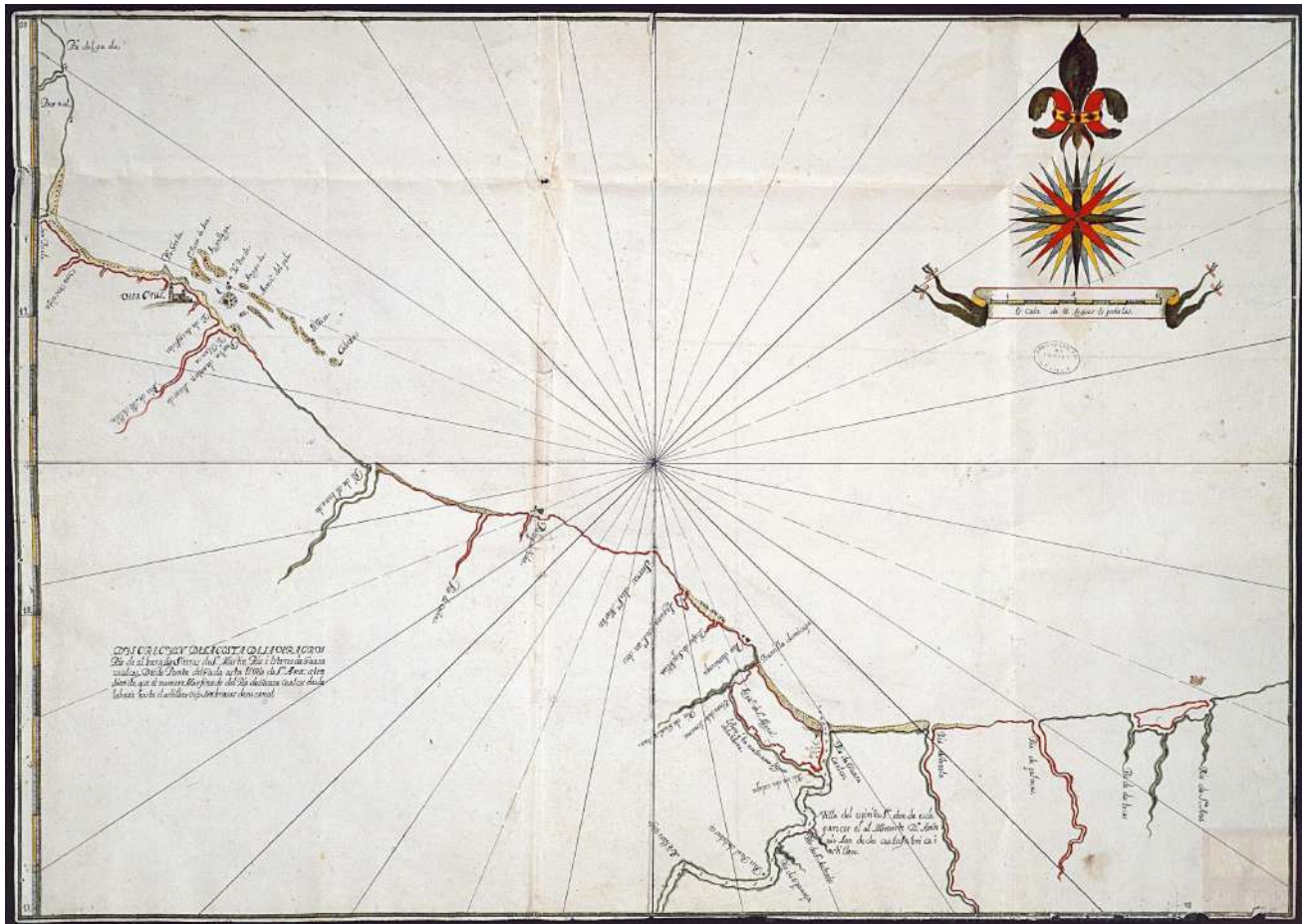


Figura 1. «Discreción de la costa de la Veracruz, río de Alvarado, sierras de S[an] Martín, río y esteros de Guasacualcos», 1707. (Foto: Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Indias, AGI, MP-MÉXICO, 573).

de Espíritu Santo, que desde el siglo XVII fue retirado tierra adentro ante ataques enemigos, un punto donde hubo un astillero (señalado como astillero viejo) y en la desembocadura del río un paraje desde donde se hacía la vigía de esas costas (véase figura 1)¹³. El segundo mapa, con una perspectiva más cercana, se centra en el Coatzacoalcos; en él se registran con más detalle la costa en torno al río y sus entradas de agua adyacentes, además de que pueden verse de mejor forma las profundidades del afluente y sus diversas conexiones con otros ríos. En el mapa también se señala la villa del Espíritu Santo, el lugar donde estaban la vigía y el astillero viejo. Por otro lado, se registra «el paso real de Tabasco», lo cual es relevante en el sentido de que se da cuenta de las conexio-

nes fluviales de la zona que seguramente seguían en uso en esos momentos (véase figura 2)¹⁴.

Podría decirse que estos mapas reflejan el conflicto internacional que obligó a considerar las costas americanas como zonas en peligro, pero también como espacios a utilizar, especialmente en los necesarios proyectos de construcción naval. Estos últimos también eran estratégico-defensivos, pues al crearse un astillero se incrementarían embarcaciones, poblamientos e interacciones en la zona que redundarían en su protección¹⁵. Aunque los planes para fomentar la construcción naval desde el Coatzacoalcos fructificaron poco, podría pensarse que las descripciones

¹³Sobre la creación y problemas que desde el siglo XVI tuvo la villa del Espíritu Santo, así como su desaparición y supeditación a los Agualulcos y posteriormente a la intendencia de Veracruz, véase Antonio García de León (2011): *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1821*, pp. 205-226. México: FCE, UV; y Peter Gerhard (2000): *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, trad. de Stella Mastrangelo, mapas de Reginald Poggott, pp. 140-144. México: UNAM.

¹⁴Hay que recordar que a lo largo del afluente del río Grijalva también se establecieron diversas relaciones fluviales en la zona que desembocaban en la villa de Nuestra Señora de la Victoria, la cual desde el mismo siglo XVI sufrió embates de piratas y terminó por desaparecer. No obstante, la movilidad y tratos marítimos y fluviales en la zona se mantuvieron. Sobre este tema puede verse Nicoletta Maestri (2022): «Políticas y prácticas de movilidad en los primeros siglos del Tabasco novohispano. Poder real e imaginario», en *Estudios de Historia Novohispana*, núm. 66, enero-junio, pp. 121-152, doi: <https://doi.org/10.22201/i-h.24486922e.2022.66.77691>

¹⁵García, 2011, p. 674.

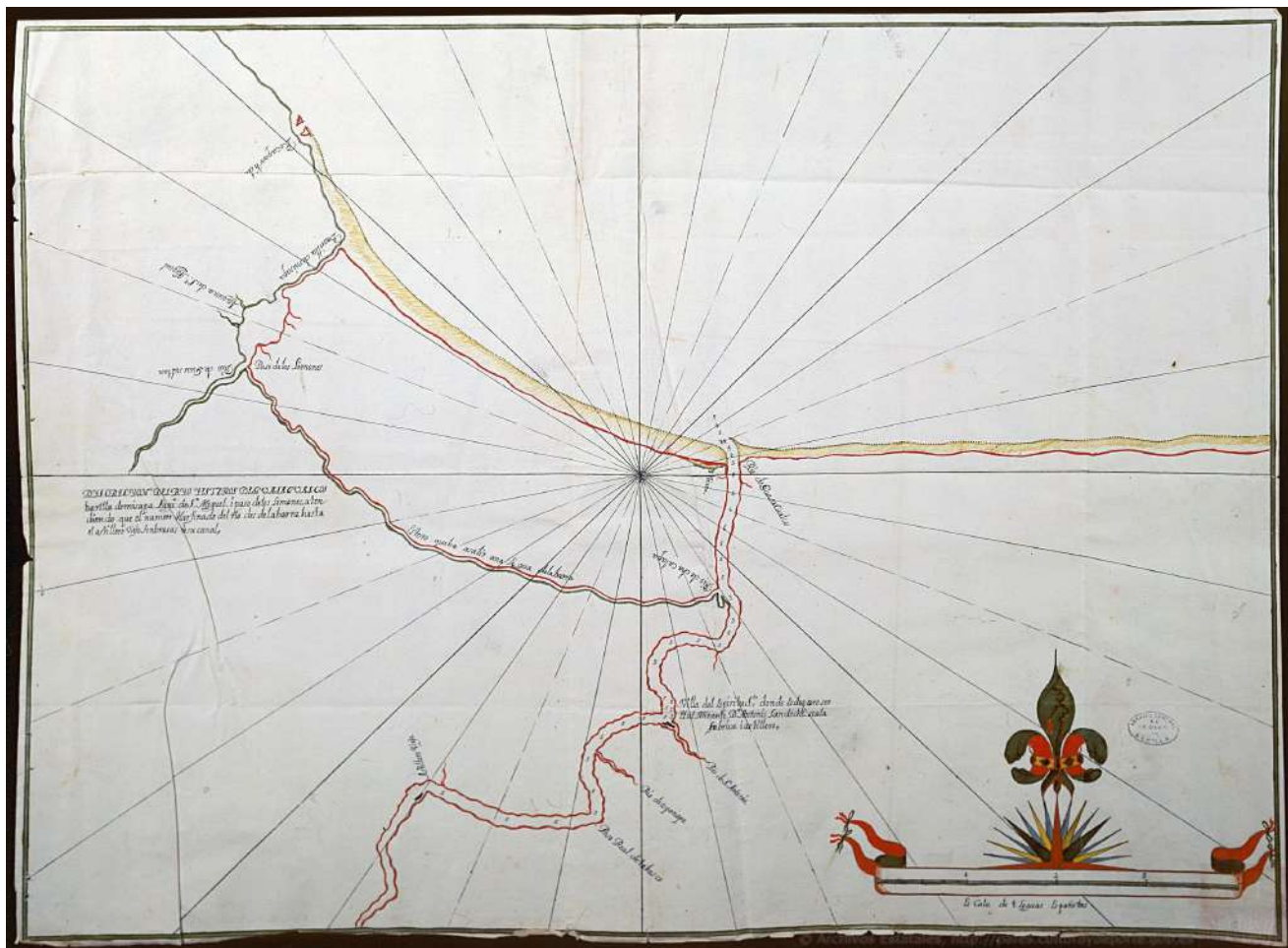


Figura 2. «Discreción del río y esteros de Guasacualcos, barilla de Misapa, lagu(n)a de S[a]n Miguel y paso de los Limones», 1707. (Foto: Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Indias, AGI, MP-MÉXICO, 574).

hechas en ese primer intento fueron retomadas en el proyecto del astillero, que siguió siendo discutido y del cual fue necesario elaborar nuevos mapas.

Reconsideración del papel de Nueva España en los proyectos de construcción naval

Al finalizar la guerra y firmarse el Tratado de Utrecht en 1713, en especial tras las concesiones hechas a los ingleses en torno al asiento de negros y a los navíos de permisión, que por primera vez permitieron que un reino extranjero participara directamente en el comercio americano, las autoridades hispanas retomaron el tema de la reestructuración del sistema naval¹⁶. Si bien hubo proyectos planteados anteriormente, las acciones de cambio comenzaron en 1713 con el secretario del Consejo de Indias Bernardo Tinajero, quien consideraba que, ante la mala situación de los astilleros peninsulares, debía extenderse la construcción de embarcaciones a algún astillero

americano, el cual además garantizaría las necesidades de la armada hispana en el Caribe. Ante ese escenario, se ordenó explorar las posibilidades que ofrecían las costas de Tlacotalpan, Campeche, Maracaibo y La Habana. Fue este último lugar el que se consideró mejor opción. Por ello se encargó al oficial de mar Manuel López Pintado que ahí llevara a cabo los trabajos necesarios para poner en marcha un astillero¹⁷. Este proyecto no dio resultados inmediatos y la expedición de López Pintado terminó convirtiéndose en la flota de la Nueva España de 1715. Aunque siguieron elaborándose diversas acciones y proyectos, los pasos más importantes se llevaron a cabo cuando en 1717 José Patiño fue nombrado intendente general de Marina y posteriormente fue ascendido para dirigir la Secretaría de Marina¹⁸.

¹⁷Al mismo tiempo, también se tomaron acciones para establecer un astillero en Vizcaya y otro en Cádiz; se nombró a Antonio de Gascañeta, marino y arquitecto naval, para que se encargara de los trabajos de Vizcaya. Véase Walker, 1979, pp. 124-130.

¹⁸Iván Valdez Bubnov (2011): *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (s. XVI-XVIII)*, pp. 214-215. México: Bonilla Artigas, Iberoamericana-Vervuet, UNA, IIH.

¹⁶Walker, 1979, pp. 98-103.

Entre los diversos proyectos de Patiño, estuvo el fomento de la construcción naval y sus industrias adyacentes, por lo que se buscaron emplazamientos para ello y las costas americanas volvieron a ser consideradas. Así, en 1724 Patiño expidió órdenes para que esa labor se iniciara ya fuera en Veracruz o en La Habana¹⁹. Este parece ser el contexto de los segundos mapas, que, además, ya comenzaban a encargarse a los nuevos oficiales formados en las recién fundadas academias de corte militar de la península ibérica. Al respecto, cabe recordar que entre las transformaciones marítimas del siglo XVIII se consideró el adiestramiento de oficiales de mar y tripulaciones, lo que derivó en las reestructuraciones que se llevaron a cabo en el Colegio de San Telmo de Sevilla, encargado de recibir niños huérfanos o de familias pobres para entrenarlos en los oficios del mar y en especial para formar pilotos, así como con la creación del Colegio de Guardiamarinas de Cádiz en 1717, donde se formaría oficialidad que sería instruida en temas como matemáticas, geometría, trigonometría, cosmografía, náutica, fortificaciones, artillería, maniobras y construcción naval²⁰. A varios miembros del nuevo personal se les envió a explorar y registrar los espacios americanos en los que se proyectaron astilleros. No obstante, usualmente la elaboración de los mapas de dichos espacios fue encargada a los egresados del Real Colegio de Ingenieros Militares de Barcelona. El real cuerpo de ingenieros militares fue creado formalmente en 1711 y en 1718 recibió sus primeras ordenanzas; en ellas se indicaba que una de sus funciones sería la formación de mapas y de las relaciones que debían acompañarlos²¹. Sus mapas fueron usados como herramienta de medición, investigación y control del Estado, pues con ellos los ingenieros representaron ideas y transmitieron las órdenes e instrucciones que debían ejecutar. Usualmente, dichos mapas iban acompañados de manuscritos como informes, descripciones o indicaciones. Por ello hay que reiterar que los mapas no reflejaban realidades, sino que dejaban ver proyectos o bien eran modelos para pensar, planear o incluso transformar la realidad²². Ejemplo de ello

¹⁹Valdez, 2011, pp. 230-231.

²⁰Walker, 1979, pp. 124-130; Belén Rivera y Luisa Martín Merás (1992): *Cuatro siglos de cartografía americana*, pp. 175-179. Madrid: Mapfre.

²¹Omar Moncada (2003): «Los ingenieros militares en la Nueva España del siglo XVIII. Promotores de la Ilustración», en Omar Moncada (coord.): *La geografía de la Ilustración*, p. 204. México: UNAM, IG.

²²María del Carmen León García (2009): «Cartografía de los ingenieros militares en Nueva España, segunda mitad del siglo XVIII», en Héctor Mendoza y Carla Lois: *Historia de la cartografía iberoamericana. Nuevos caminos, viejos problemas*, pp. 444-449. México: UNAM, IG, INEGI.

son los mapas del ingeniero militar Francisco Álvarez de Barreiro de c. 1725.

Estos mapas se explican también en función de las nuevas acciones que se tomaban en Nueva España. Hay que recordar que el virrey marqués de Valero (1716-1722) recibió orden de organizar la defensa de La Florida, Texas, Campeche y Guatemala, que era donde las incursiones inglesas y francesas se incrementaron. Ante ese problema, el virrey ordenó campañas para expulsar a los ingleses cortadores de palo de tinte de la laguna de Términos en 1717, mientras que en 1716 ordenó una campaña militar y misionera hacia la provincia de Texas, la cual había sido planeada previamente por el virrey duque de Linares. Dicho avance respondía a la captura que los franceses habían hecho del presidio de Santa María de Galve, en La Florida, y para fortalecer la presencia hispana en la zona se fundó en 1718 la misión de San Antonio y el presidio de San Antonio Béjar. No obstante, los avances franceses provocaron el abandono de estas plazas, que solo se recuperarían tras finalizar la Guerra de la Cuádruple Alianza²³.

La paz no redujo las tensiones e incluso obligó a reconsiderar los peligros que corrían las fronteras novohispanas. Por ello había que reconocerlas y tomar medidas para protegerlas. Una acción tomada al respecto fue la expedición que el virrey marqués de Casafuerte (1722-1734) encargó al brigadier Pedro de Rivera, quien entre 1724 y 1728 recorrió el Nuevo Reino de Filipinas en Texas, Nueva Extremadura o Coahuila, Nuevo Reino de León, Nuevo Reino de Toledo, Nueva Vizcaya, Sonora, Sinaloa y Nayarit²⁴. Si bien Rivera es conocido (y estudiado) gracias al diario que hizo de dicha expedición, hay que señalar que fue acompañado por el ingeniero militar Francisco Álvarez de Barreiro, quien fue el encargado de elaborar los mapas de los lugares recorridos. Álvarez se formó en Barcelona y llegó a Nueva España en 1716 con el virrey marqués de Valero. Previamente al viaje de Rivera, Álvarez participó y elaboró mapas de la expedición a Texas ordenada por el gobernador de Coahuila Martín de Alarcón. Aunque en 1720 regresó a España, cuatro años después fue destinado nuevamente a Nueva España y fue en ese momento cuando colaboró en la expedición de Rivera y elaboró los mapas de algunas de las zonas recorridas²⁵.

²³Escamilla, 2015, pp. 30-41.

²⁴María del Carmen Velázquez (1997): *Establecimiento y pérdida del septentrión de Nueva España*, pp. 114-119. México: Colmex.

²⁵Se pueden ver detalles de este personaje en el portal de biografías de la Real Academia de la Historia. La biografía de Álvarez fue elaborada por Juan Carrillo de Albornoz y se puede consultar en <https://dbe.rah.es/biografias/134931/francisco-alvarez-barreiro> (consultado el 13 de enero de 2022). Algunos datos sobre el mismo personaje pueden verse en la introducción que hace Vito

CUADRO 1

Mapas de 1707	Mapas de 1725
Profundidad del río: 4 o 5 brazas	Profundidad del río: 5 o 6 brazas
Astillero viejo	Fábrica (que posiblemente alude a astillero)
Río Ospanapa (como límite)	Río Ospanapa (pero con más afluentes hacia el interior del territorio)
Río San Antonio	Estuario San Antonio
Villa del Espíritu Santo, donde es del parecer del almirante don Antonio Landeche sea la fábrica y astillero	Paraje donde fue la villa del Espíritu Santo
Vigía (en la desembocadura del Coatzacoalcos)	Fortaleza (en la desembocadura del Coatzacoalcos)
Río Guasuntan y laguna de San Miguel	Río Guasuntan (y laguna señalada, pero sin nombre)
Barrilla de Misapa (costa)	Río Misapa (que sale al mar)

Comparación de algunos elementos geográficos similares entre los mapas de Coatzacoalcos. Fuentes: Archivo General de Indias MP-MÉ-XICO, 573; y Biblioteca Digital Hispánica, bdh0000031629.

En lo que se refiere a los mapas de Coatzacoalcos, hay que recordar que la zona continuaba siendo del interés de las autoridades. Importaba la expulsión de los cortadores de palo de tinte ingleses de las costas de Campeche y una forma de hacerlo era fortaleciendo la presencia marítima hispana; por ello, el tema de los astilleros seguía siendo relevante. Según la leyenda de estos mapas, estos fueron ordenados por el virrey Casafuerte y elaborados por Francisco Álvarez, «teniente coronel de la infantería e ingeniero general de la provincia de los Texas». Es probable que estos mapas retomaran algunas informaciones de los de 1707, lo cual se evidencia con ciertas referencias geográficas que se repitieron, aunque algunas con modificaciones (véase cuadro 1). Podría pensarse que estos mapas fueron una actualización y síntesis de información de la zona, además de una proyección del plan defensivo a organizar a partir de una fortaleza en la desembocadura del Coatzacoalcos.

El primer mapa, con perspectiva más amplia, fue titulado «Plano figurativo de la boca y barra del río Guazacualco con la parte de él vista hasta el río de Quachapa...». En él se señala un elemento que comenzaba a discutirse, que era el de las longitudes, lo que representaba una actualización en las nuevas mediciones geográficas que, además, coincidía con la revolución que las matemáticas sufrían y se veía reflejada en la formación de

las nuevas oficialidades²⁶. En este caso, se señaló que Coatzacoalcos se ubica a 277 grados de Tenerife. A diferencia de los mapas anteriores, los de Álvarez tienen una perspectiva más terrestre, en el sentido de que se señalaron más detalles del territorio, del asentamiento militar planeado, de sus conexiones fluviales e incluso de una exuberante vegetación. Un elemento relevante que aparece en la leyenda del mapa es la organización espacial de la fortaleza, que, además, al parecer fue aceptada y aprobada según las reales órdenes dadas por «don Rodrigo de Torres y Morales, jefe de la escuadra de la Real Armada». Es decir, que el mapa forma parte de las transformaciones defensivas ligadas a fortalezas portuarias que también se planeaban para los territorios hispánicos y muchos de ellos fueron encargados a ingenieros militares (véase figura 3). Es importante señalar que, en este caso, los espacios que se organizarían al interior de la fortaleza se relacionaron tanto con la defensa como con la construcción naval (véase cuadro 2).

Los mapas de Álvarez dejan ver cómo el posible uso y ocupación de las costas de Veracruz, y especialmente de la vertiente del Coatzacoalcos, era una preocupación latente entre las autoridades hispánicas, por lo que el tema fue retomado y se encargó una nueva revisión y registro de la zona. Podría decirse además que estos mapas fueron instrumentos a través de los cuales se recapitaron, acopiaron y actualizaron informaciones sobre el río y su posible utilización, además de proyectarse nuevos planes acordes con las transformaciones navales y defensivas que para ese momento se llevaban a cabo. El tema,

Alessio Robles (1946) al *Diario y derrotero de lo caminado, visto y observado en la visita que hizo a los presidios de la Nueva España septentrional el brigadier Pedro de Rivera*, pp. 16-17. México: Archivo Histórico Militar Mexicano. Los mapas de Barreiro pueden verse en «New Mexico History Museum/Threads of Memory/Map of New Mexico by Francisco Álvarez Barreiro, January 12, 1727», en <http://online.nmhistorymuseum.org/threadsofmemory/documents/map-of-new-mexico.php> (consultado el 13 de enero de 2022).

²⁶ Este tema puede verse en Horacio Capel (1982): *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*, pp. 97-99. Barcelona: Oikos-tau.

CUADRO 2

Lugares para personal y acciones defensivas	Lugares para personal y labores marítimas	Lugares que sirven a ambos fines
A: cuerpo de guardia C: almacén para la pólvora D: cuarteles para el comandante y oficiales E: cuarteles para los soldados F: aljibe	I: cubiertos o galerías para los maestranzas J: intervalo para poner quillas K: almacén para las operaciones L: casa para el constructor	B: almacén para armas y pertrechos G: iglesia común al fuerte y al astillero H: teneduría almacén real y casa para el ministro

Organización de la fortaleza planeada para el afluyente del Coatzacoalcos (1725). Fuente: Biblioteca Digital Hispánica, bdh0000031629 y bdh0000031623. El segundo mapa es más enfocado en la fortaleza y se titula «Plano figurativo de la barra y boca del río Coatzacoalcos situado en la costa del seno mexicano...»; en él nuevamente se destaca la organización espacial de la fortaleza planeada, aunque también se incluyen elementos a considerar sobre alturas de dicha zona (fig. 4).

en realidad, fue constantemente reconsiderado y por ello a lo largo del siglo XVIII volvieron a surgir proyectos de ocupación, navegación y construcción naval a lo largo del sotavento veracruzano.

Epílogo

El tema de la construcción naval en las costas americanas continuó siendo un proyecto a desarrollar, como se vio cuando en 1726 se estableció un astillero en La Tenaza, que era una bahía de La Habana, y el financiamiento para que funcionara provino

de la Nueva España. Iván Valdez Bubnov menciona que además hubo proyectos para desarrollar construcción naval en otros espacios americanos, como se vio con la propuesta de Antonio de Echeverz para Guatemala, o bien la de Francisco Guiral para Coatzacoalcos, quien además propuso establecer un arsenal fortificado en Acayuca del Río²⁷. Sin embargo, Patiño concentró las labores de construcción naval en La Habana y para ello expidió detalladas instrucciones que debían ser llevadas a cabo bajo la vigilancia directa de Juan Pinto, trabajo que permitió que hacia 1728 se botara el navío *El Fuerte* y posteriormente otros más²⁸. Posteriormente, Pinto fue enviado a Veracruz para promover el astillero de Coatzacoalcos, labor que permitió que en 1732 se colocara la quilla del navío *Nueva España*; no obstante, los altos costos que dicha construcción generó llevaron a que tres años después fuera llevado sin terminar a Veracruz, donde la nave fue finalizada y botada en 1736. Si bien se consideró que Coatzacoalcos no era un buen asentamiento para mantener un astillero, de todas formas las labores llevadas a cabo por Pinto permitieron que en el lugar continuaran los programas de corte de madera, los cuales funcionaron durante algunas décadas²⁹.

Si bien el astillero planeado para el Coatzacoalcos no tuvo continuidad y las faenas de construcción más bien se centraron en La Habana, hay que reiterar que el tema fue constantemente discutido por parte de distintas administraciones novohispanas. Así que revisar los mapas de 1707 y de c. 1725 permite considerar ese proceso en el que, a través de los mapas, se elaboraron síntesis de información y proyecciones para fortalecer la presencia hispánica en el Atlántico, tanto en la metrópoli como en las costas novohispanas.



Figura 3. Francisco Álvarez Barreiro y Rodrigo Torres y Morales: «Plano figurativo de la boca y barra del río Guazacualcos con la parte de él vista hasta el río de Quachapa», c. 1725. (Foto: Biblioteca Digital Hispánica, bdh0000031629).

²⁷Valdez, 2011, pp. 230-231.

²⁸Valdez, 2011, pp. 232-240.

²⁹Valdez, 2011, pp. 240-241. Por su parte, Antonio García de León reitera lo anterior al señalar que en la zona (en especial Tlacotalpan y Alvarado) existía carpintería de ribera asociada a la pesca de piragua, aunque al final la decisión del astillero se centró en Coatzacoalcos. Al fracasar este, las remisiones de madera desde esas costas continuaron. Véase García de León, 2011, pp. 675-676.

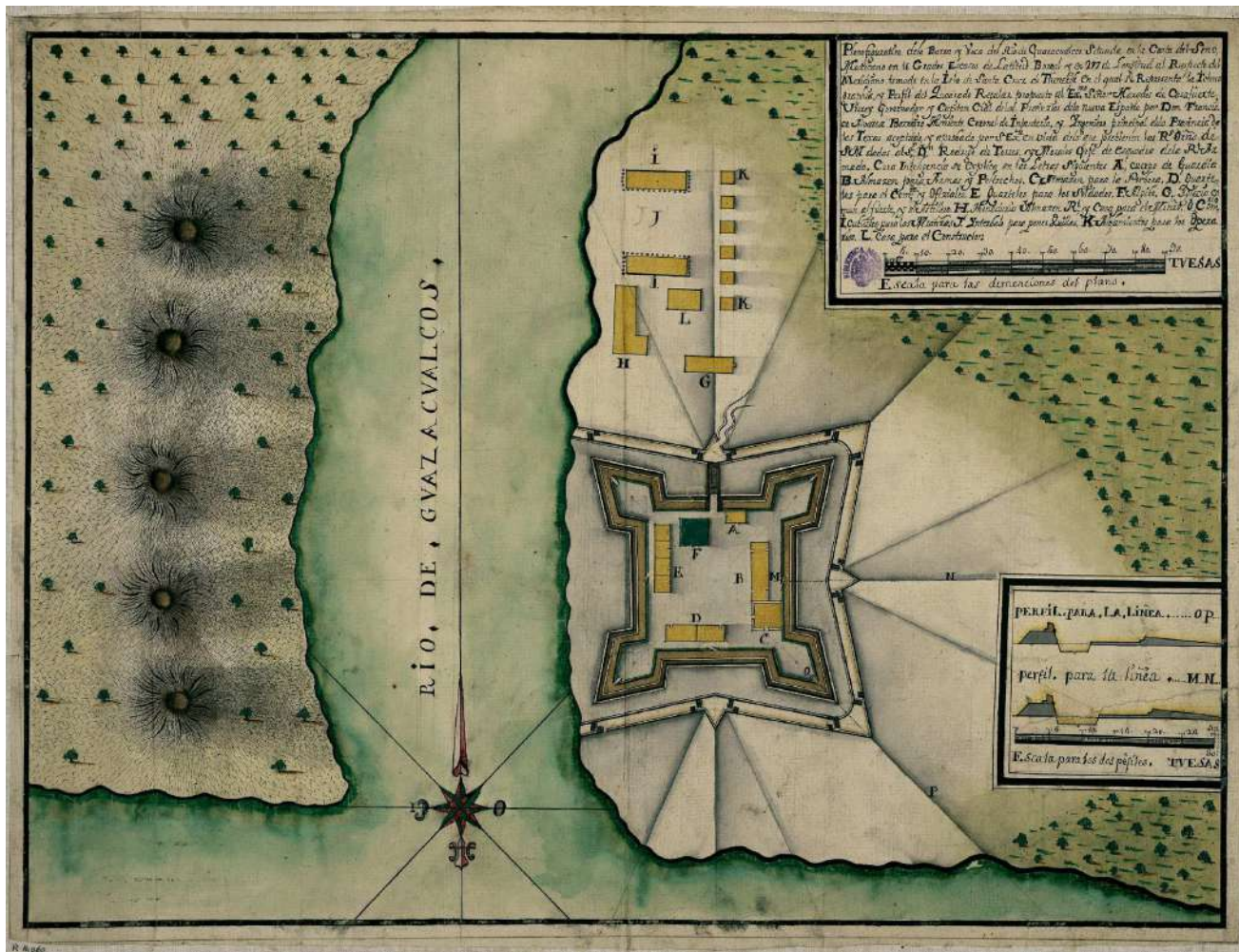


Figura 4. Francisco Álvarez Barreiro y Rodrigo Torres y Morales: «Plano figurativo de la barra y boca del río de Guasacualcos», c. 1725. (Foto: Biblioteca Digital Hispánica, bdh0000031623).

Fuentes y bibliografía

- Brendecke, Arnt (2012): *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español*, trad. de Griselda Mársico. Madrid: Iberoamericana-Vervuet.
- Capel, Horacio (1982): *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*. Barcelona: Oikos-tau.
- Escamilla, Iván (2015): «Nueva España ante la diplomacia de la era de Utrecht, 1716-1720: el caso de la Guerra de la Cuádruple Alianza», en Iván Escamilla, Matilde Souto y Guadalupe Pinzón (coords.): *Resonancias imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, pp. 21-45. México: Instituto Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- García de León, Antonio (2011): *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1821*. México: Fondo de Cultura Económica, Universidad Veracruzana.
- Gerhard, Peter (2000): *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, trad. de Stella Mastrangelo, mapas de Reginald Poggott. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

- León García, María del Carmen (2009): «Cartografía de los ingenieros militares en Nueva España, segunda mitad del siglo XVIII», en Héctor Mendoza y Carla Lois: *Historia de la cartografía iberoamericana. Nuevos caminos, viejos problemas*, pp. 441-466. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, INEGI.
- Maestri, Nicoletta (2022): «Políticas y prácticas de movilidad en los primeros siglos del Tabasco novohispano. Poder real e imaginario», en *Estudios de Historia Novohispana*, núm. 66, enero-junio, pp. 121-152. doi: <https://doi.org/10.22201/iih.24486922e.2022.66.77691>
- Meléndez, Mariselle (2009): «The Cultural Production of Space in Colonial Latin America. From Visualizing Difference to the Circulation of Knowledge», en Barney Warf y Santa Arias (eds.): *The Spatial Turn. Interdisciplinary Perspectives*, pp. 174-175. Londres y Nueva York: Routledge.
- Moncada, Omar (2003): «Los ingenieros militares en la Nueva España del siglo XVIII. Promotores de la Ilustración», en Omar Moncada (coord.): *La geografía de la Ilustración*, pp. 199-226. México: UNAM, Instituto de Geografía.

- Oliveira, Francisco Roque de (2019): «Portugal e a metageografia da Ásia do século XVI. A invenção das modernas estruturas espaciais asiáticas e o seu contexto intelectual e geopolítico», en Carmen Yuste (coord.): *Nueva España. Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, pp. 19-53. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Rivera, Belén, y Martín Merás, Luisa (1992): *Cuatro siglos de cartografía americana*. Madrid: Mapfre.
- Robles, Vito Alessio (ed.), 1946: *Diario y derrotero de lo caminado, visto y observado en la visita que hizo a los presidios de la Nueva España septentrional el brigadier Pedro de Rivera*. México: Archivo Histórico Militar Mexicano.
- Rubio Mañé, José Ignacio (2005): *El virreinato III. Expansión y defensa*, segunda parte. México: Fondo de Cultura Económica, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Souto, Matilde: «El comercio inglés de Veracruz: inversiones, ganancias y conflictos generados por el tratado del asiento (1713-1717)», en Angelo Alves y Ernest Sánchez Santiró (coords.): *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)/Guerra e fiscalidade ena Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, pp. 91-114. Juz de Fora Editorial UFJF, Instituto Mora.
- Torres, Bibiano (1981): *La Armada de Barlovento*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos.
- Trujillo Bolio, Mario (2019): *Trasiegos marítimos y costaneros desde Yucatán. Mercadeo ultramarino y de cabotaje desde los litorales campechano y maya-yucateco*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores de Antropología Social.
- Valdez Bubnov, Iván (2011): *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: Bonilla Artigas, Iberoamericana-Vervuet, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Velázquez, María del Carmen (1997): *Establecimiento y pérdida del septentrión de Nueva España*. México: El Colegio de México.
- Walker, Geoffrey (1979): *Política española y comercio colonial (1700-1789)*, trad. de Jordi Beltrán. Barcelona: Ariel.