

## Introducción

Las siguientes páginas están dedicadas al estudio del pasado náutico de algunas de las sociedades que habitaron Mesoamérica, así como a la reconfiguración del bagaje tecnológico y cultural de aquellas personas que surcaron ríos, lagos y mares después de la llegada de los españoles a este territorio. Al pensar en este tema de estudio, quizá lo primero que venga a nuestra mente es que no es muy común concebir a los indígenas como constructores de grandes embarcaciones, y mucho menos pensar en ellos como ávidos navegantes. Sin embargo, recientes estudios están permitiendo juntar las piezas del rompecabezas, desperdigadas en el tiempo y el espacio, dándonos luz sobre la historia fluvial, lacustre y marítima, de la que los pueblos prehispánicos fueron también protagonistas.

El libro que el lector tiene en sus manos surge de las inquietudes que han sido trabajadas desde hace casi una década, cuando el tema de la navegación en Mesoamérica era menos tratado de lo que lo es hoy en el medio de la arqueología en México. Mucho menos se hablaba del estudio de los paisajes culturales marítimos en los contextos académicos latinoamericanos, aunque esta situación ha cambiado radicalmente en los últimos años (véase el trabajo de Biar 2018 y Delaere 2020).

Las dos investigaciones previas a esta (Favila 2011 y 2016) abrieron un panorama fructífero cuyo resultado fue, entre otros, la certeza de que la tradición de navegación indígena podía rastrearse, por lo menos hasta el periodo Formativo (1400 a.C.-300 a.C.), identificando su continuidad hasta el Posclásico (1000-1521 d.C.) en el Centro de México y la Costa del Golfo. Contrario a lo que se podría esperar las pesquisas apuntaron a que, con la llegada de los europeos esta práctica no desapareció, sino que se habría reconfigurado, por lo que fue necesario ampliar la dimensión temporal del estudio hacia la época colonial. Esto a su vez mostró la necesidad de asumir un enfoque interdisciplinario guiado por las pautas teórico-metodológicas del concepto del paisaje cultural marítimo, lo cual ha resultado complejo pero muy fructífero y que se verá reflejado en las siguientes páginas.<sup>1</sup>

Así, la presente investigación inició con un panorama no tan claro, si se me permite ser honesta, sobre el sistema de navegación de tradición indígena prehispánica y colonial.

<sup>1</sup> El desarrollo del enfoque interdisciplinario es gracias a Johanna Broda quien, en el Taller Organización social y cosmovisiones prehispánicas, impartido en el Posgrado en Historia y Etnohistoria de la Escuela Nacional de Antropología e Historia, proporcionó un espacio por demás fructífero para la discusión de las aproximaciones interdisciplinarias desde la antropología y la historia. No está de más advertir al lector que cualquier error o incongruencia en la aplicación de la metodología interdisciplinaria de este trabajo es responsabilidad mía.

A pesar de ello, decidí que era necesario tratar de entender cuáles habían sido las dinámicas de movilidad acuática con dirección hacia la costa contraria, de cara al inmenso Océano Pacífico. De inmediato se evidenció la necesidad de indagar sobre una ruta muy particular: el cauce del río Balsas. Mi eje central en esta ocasión es, valga la redundancia, el Altiplano Central; y es porque he ido del centro del país, luego con dirección al oriente, que hoy decidí tomar el camino hacia el poniente, para averiguar si era posible añadir una pieza más al rompecabezas que constituye la historia de la navegación en Mesoamérica. Así, abordaré un problema concreto y sus distintas dimensiones: el estudio, la descripción y el análisis de la tradición de navegación prehispánica dentro del área cultural mesoamericana, y su reconfiguración a partir de la llegada de los españoles en una región concebida como un corredor de comunicación que va del sur del Altiplano Central hacia la costa del Pacífico, a lo largo del río Balsas.

Dado que se han esbozado a grandes rasgos algunas de las razones para la elaboración de este escrito, y antes de adentrarnos en las temáticas específicas, se aprovechará este espacio introductorio para explicar la importancia de integrar y considerar el estudio de la navegación como parte fundamental de la historia de las sociedades prehispánicas. Para esto, en las siguientes líneas se plantean algunas reflexiones iniciales acerca de la conectividad espacial y su impacto en el desarrollo de Mesoamérica, así como la necesidad de introducir en estas discusiones conceptos como el del paisaje cultural marítimo.

El estudio sobre los caminos y los medios de transporte en la antigüedad ha sido una manera de aproximarnos a la comprensión de la organización estructural de una sociedad en un espacio geográfico determinado (Trombold 1991: 1). Los procesos y dinámicas de interacción entre los humanos a lo largo de todas las dimensiones espacio-temporales que han sido de interés para la historia, la antropología y la arqueología, nos han obligado a acercarnos a la identificación de las rutas utilizadas y a las razones para su creación; a las condiciones de seguridad necesarias para que la movilidad fuera efectiva; al entendimiento profundo de los mecanismos de apropiación del entorno geográfico por las sociedades humanas y en consecuencia, al estudio sobre el uso y el desarrollo de las tecnologías de transporte.

Como resultado de la descripción y el análisis de todos estos elementos que conforman una *infraestructura del transporte y la movilidad*, ha sido posible abordar el fenómeno de la *conectividad espacial humana*, la cual definiré aquí como una medida del grado de conexión entre

pares de lugares a través de las rutas que los conectan, incluyendo además los medios materiales que la facilitan y por supuesto, las intenciones e intereses sociales que promueven la creación de dichas rutas. Esta conectividad facilita la creación de *redes*, que pueden definirse como un patrón de conjuntos de sitios y rutas, a través de las cuales ocurre el movimiento de personas, objetos de distintos tipos e información.

Además del interés que surge por conocer la infraestructura de la conectividad en cualquier sociedad, ha existido también la necesidad de entender cuál es el impacto que las actividades que se realizan gracias a ésta, como el intercambio mercantil, las migraciones, las conquistas, entre otros fenómenos sociales, han tenido en el desarrollo de las estructuras sociopolíticas a lo largo del tiempo. Cabe mencionar que la complejidad social en realidad es un fenómeno con múltiples dimensiones:

‘[...] que incluye la diferenciación funcional entre unidades sociales, tanto horizontalmente a través de la especialización ocupacional como verticalmente por rango, pero también la integración de esas unidades, el grado al cual los grupos sociales mantienen y heredan el acceso diferencial al prestigio, la riqueza y el poder, y hasta qué punto el poder está centralizado en las jerarquías políticas’ (Pool 2012: 170).<sup>2</sup>

Con esta aclaración en mente, autores como Schortman y Urban (1994) y Blanton y Feinmann (1984) fueron, entre otros, los precursores de un esfuerzo continuo por comprender el impacto del intercambio interregional entre las sociedades complejas mesoamericanas y sus regiones periféricas. A partir de las reflexiones de éstos y otros autores es posible identificar tres ámbitos íntimamente relacionados entre sí, en los cuales el intercambio interregional puede tener un gran impacto y, en consecuencia, incidir en los procesos de desarrollo social. Estos ámbitos son el económico, el ideológico y el político (Drennan 1998: 25). En cada uno de ellos es posible establecer las categorías o acciones concretas que funcionan como variables para medir los procesos de desarrollo y complejidad social (Figura I.1). Cabe mencionar que esta lista no pretende mostrarse como el total de estas categorías, ya que he seleccionado aquellas que me parecen de particular interés por vincularse con el tema de la conectividad espacial y la navegación.

Ahondaré a continuación en cómo se han utilizado estas categorías y cómo han sido evaluadas para determinar el impacto del intercambio en la dimensión económica, política e ideológica de las sociedades prehispánicas, y así señalar por qué considero que la navegación se vincula con dicho proceso. La primera de ellas es la distancia recorrida por los diferentes agentes humanos hasta los puntos que han sido categorizados como de intercambio regional. En este sentido, el argumento funciona de la siguiente

manera: la distancia recorrida por un comerciante será directamente proporcional al nivel de complejidad de la unidad política de la que depende. Es decir, mientras más lejos hubiese llegado un comerciante, estaríamos tratando con un indicador de la profunda complejidad interna de la sociedad a la que pertenece.

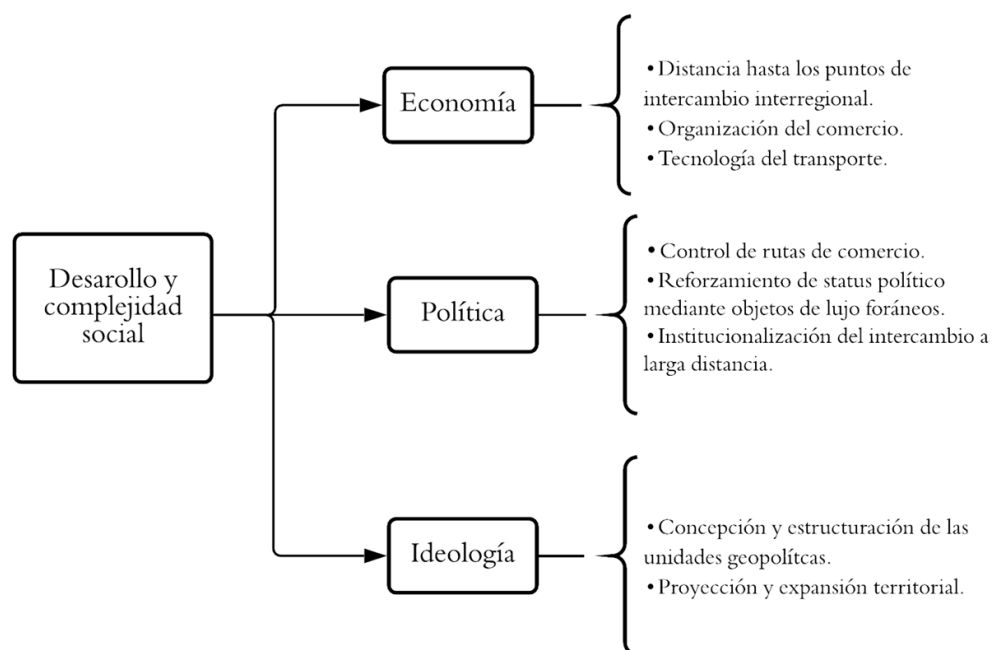
A su vez, se ha establecido una relación directa entre la categoría de distancia y la obtención de objetos de lujo, o de ciertos materiales localizados en puntos considerados como lejanos, cuya apropiación en manos de los gobernantes o élites locales incidiría en la dimensión política al funcionar como símbolos de reforzamiento del estatus sociopolítico. Ejemplos del uso de esta argumentación se hallan en Drennan (1984a), quien sostiene que durante el periodo Formativo el comercio no incluía a los objetos de lujo porque la distancia entre los principales centros urbanos era menor que la que separaba a las unidades políticas durante el Clásico Temprano (200-600 d.C.). Durante este periodo más tardío habría habido un aumento de la población, por lo tanto, una complejidad interna de la sociedad y como consecuencia el intercambio de objetos de lujo habría sido más común. Grove (1994) y Pool (2007, 2012: 175), por su lado, coinciden en que el intercambio administrado por los líderes de los asentamientos del sur de Veracruz y Tabasco durante el Formativo habría incidido en la creación de centros complejos como San Lorenzo o La Venta.

Otros estudios se han concentrado en el intercambio en distancias cortas y su importancia en el surgimiento de sociedades complejas. Solo por mencionar algunos, están los trabajos de Sanders sobre el desarrollo de Teotihuacán a partir de su interdependencia con la región simbiótica del México Central (Sanders 1956, 1968; Sanders y Price 1968); así como la explicación de Spencer (1982) sobre la transición de cacicazgos a estados en el Valle de Oaxaca como un proceso vinculado a la extracción de bienes de lujo de regiones vecinas (Drennan 1984a).

Es importante mencionar que la relación entre estas variables (distancia y objetos de lujo) no es del todo clara y tampoco pareciera ser homogénea. Habría que evaluar si el concepto de cercanía y lejanía que hoy se aplica a las sociedades puede ser proyectado a las poblaciones indígenas del pasado y si en efecto, hay una relación única de esta variable con la obtención de objetos clasificados como de lujo. De igual forma, sabemos que en el periodo Formativo se utilizaba un transporte para la movilidad acuática que facilitó e incrementó las distancias recorridas por las personas (Favila 2016), por lo que podría reconsiderarse la posibilidad de que en efecto se hubieran recorrido largas distancias desde este periodo temprano.

Independientemente de que siempre será importante someter nuestras categorías de análisis a constante revisión, Drennan (1984a, 1984b, 1998) insiste sobre la estrecha relación entre el movimiento de bienes, la distancia y la complejidad social: ‘I am primarily concerned with the idea that moving goods, especially over long distances, had

<sup>2</sup> De aquí en adelante todas las traducciones en otros idiomas al español fueron realizadas por la autora, a menos que se especifique lo contrario.



**Figura I.1 Esquema de variables e indicadores del desarrollo y la complejidad social en los ámbitos sobre los que impacta el intercambio interregional.**

direct economic importance in the courses of development of the complex societies of Prehispanic Mesoamerica' (Drennan 1984a: 28). Christopher Pool por su lado señala que es fundamental reconocer la importancia de los materiales 'exóticos' y de los productos foráneos como los sustentos para la construcción de relaciones de poder complejas que formaron parte de los procesos de interacción desde el periodo Formativo (Pool 2012: 178).

Tal vez uno de los casos más estudiados sobre el impacto del intercambio de larga distancia en el proceso de complejidad social en Mesoamérica sea el de Teotihuacán. Esto se ha hecho evaluando la longitud de las distancias recorridas por los teotihuacanos (Carballo 2013; Charlton 1978; Millón 1970; Spence 1977); o bien, por medio de propuestas complementarias donde la complejidad social se explica por la obtención de bienes suntuarios que se encuentran a grandes distancias (Manzanilla 2011).

Por otro lado, el periodo Posclásico tardío (1200-1521 d.C.) en Mesoamérica es para varios autores el escenario ideal para entender cómo las interacciones a larga distancia dieron lugar a centros urbanos que tenían bajo su control redes de rutas importantes. Los avances metodológicos y teóricos recientes han permitido revelar 'la naturaleza de las innovaciones del periodo Posclásico en el comercio a larga distancia [...], y hasta dónde estos procesos permearon la vida de las sociedades desde el occidente de México hasta Yucatán' (Smith y Berdan 2003: 3).

El caso más estudiado de este horizonte temporal se ha enfocado en la organización territorial de los mexicas como una estrategia para obtener retribuciones económicas y fortalecer su control político. La principal explicación tras la expansión territorial ha sido la búsqueda de productos

obtenidos en zonas con condiciones ambientales distintas a las de la Cuenca de México y su sustento se ha identificado en la existencia de un conjunto de centros económicos especializados que mantenían el territorio cohesionado mediante rutas (Urroz 2017). Esto me lleva a comentar el siguiente conjunto de variables: la organización e institucionalización del intercambio y el control de las rutas comerciales, en los ámbitos económico y político simultáneamente. Retomo la siguiente cita de Timothy Earle al respecto:

'States, expanding through conquest, created widely integrated interregional polities. The formal road systems constructed by the early empires are certainly one of the most impressive indications of the state's political integrity and contrast with the much more limited road systems of chiefdoms' (Earle 1991: 14).

Por otro lado, Hirth (1978) planteaba desde hace al menos 40 años que la institucionalización del intercambio a larga distancia incidió en el proceso de transición de una sociedad recíproca a una sociedad con una economía redistributiva. El surgimiento de una estructura de carácter administrativo y la centralización del poder serían fenómenos que en su conjunto explicarían el desarrollo de unidades políticas mucho más complejas. Al respecto, Raquel Urroz menciona que los elementos que conforman la infraestructura de un imperio son: oficiales de burocracia, fuerza militar y guarniciones, y un sistema de caminos. El imperio crearía una red espacial sobre una superficie territorial dinámica a través de la cual se generaba comunicación, se daba la movilización de fuerzas militares y comerciales, y la transportación de recursos, lo que propiciaría la conectividad entre sitios estratégicos (Urroz 2017: 59). Como se puede ver, las redes

de caminos pueden interpretarse tanto como una huella física de interacciones repetidas de orden económico y sociopolítico, como un modelo del orden interno en una sociedad (Earle 1991: 10).

Con seguridad las redes de caminos terrestres en Mesoamérica tuvieron un papel fundamental en términos de la organización política y de la complejidad socioeconómica. Sin embargo, aún hay argumentos que afirman que las redes de transporte no estaban ‘bien desarrolladas’ y que este subdesarrollo no coincide con el hecho de que el comercio interregional fuera tan importante. Incluso se ha mencionado que ‘Mesoamérica tenía el peor sistema de transporte del mundo antiguo’ (Hirth 2013: 85). Tiene sentido, a la luz de estas aseveraciones, revisar de qué forma las redes de rutas utilizadas y construidas por una comunidad reflejaban su composición interna; su sistema de valores (en relación con las decisiones para conectar ciertos puntos y no otros), y la interacción integral entre naturaleza y cultura (Trombold 1991: 3).

Sabemos también que existieron dos grandes tipos de rutas en el pasado: las de tierra firme y las que se seguían a través de cuerpos de agua. Sin embargo, en los estudios mesoamericanos ha sido una constante el dejar en un plano secundario el análisis del tránsito por vías acuáticas como modo de articulación del entorno y, por lo tanto, de la tecnología náutica que permitió la apropiación de distintos cuerpos de agua. De aquí que sea apropiado aplicar los postulados teórico-metodológicos del enfoque que estudia los paisajes culturales marítimos. La mayoría de los argumentos en contra de tomar en cuenta los cuerpos de agua en Mesoamérica se basan en aseveraciones que niegan la navegabilidad de estos (e.g. Hirth 2013: 85), por lo que resulta necesario re-evaluar cuáles son los criterios que hacen navegable a un espacio acuático.

Específicamente sobre la relevancia del transporte acuático en el proceso de desarrollo de sociedades complejas prehispánicas, investigadores del área olmeca han sugerido que el control del transporte por vías fluviales estimuló el surgimiento de las élites emergentes de San Lorenzo, Veracruz (Cyphers 1996; Cyphers *et al.* 2013; Cyphers y Hirth 2016; Ortiz y Cyphers 1997; Symonds *et al.* 2002). Más recientemente, los trabajos de Alexandra Biar concentrados en el despliegue de poder en los entornos lacustres del centro de México y del Lago de Pátzcuaro durante el Posclásico Tardío, sustentan también esta visión (Biar 2018).

Al respecto del intercambio prehispánico por mar abierto, Clinton R. Edwards sostenía que las diferencias entre el transporte de objetos por vías acuáticas y por vías terrestres debió incidir en el carácter del cargamento que se trasladaba. Edwards (1978) refirió que el transporte en tierra se hacía únicamente con la fuerza de los hombres que recorrían las rutas terrestres, por lo que las canoas podrían mover cargas mucho más grandes y pesadas que los humanos. Por esta misma razón, el autor sugirió que tal vez eran cargas de bajo valor comercial las que se movían

por agua.<sup>3</sup> Sea como fuere, es evidente que esto conlleva a que sea necesario hablar de la tecnología que permitió que estas rutas fueran utilizadas; una tecnología náutica que fue desarrollada en Mesoamérica y que tiende a ser calificada como simple, con lo cual se pierde de vista su enorme efectividad y su importante papel en procesos sociales, eventos rituales y contextos políticos.

Como se verá en este libro, en Mesoamérica existió una tecnología de embarcaciones de diversos tipos que facilitó la comunicación, en conjunto con el traslado a pie que realizaban grupos especializados conocidos como *tlamemes* en el centro de México (Biar 2011, 2018; Favila 2011, 2016; Melgar 1999; Ochoa 1994; Thompson 1949). En este contexto, en los últimos cuarenta años se han desarrollado numerosas investigaciones que han cambiado las opiniones académicas descritas en párrafos anteriores y que analizaré con más detalle a lo largo de este escrito (Biar 2011, 2012, 2017, 2018; Biar y Favila 2016; Drennan 1998; Favila, 2011, 2016; Earle 1991; Hammond 1981; Lee y Navarrete 1978; McKillop 1984, 2005a, 2005b, 2010; McKillop *et al.* 2014; entre otras).

Finalmente, comentaré a continuación cómo en el estudio de la ideología se han vinculado la complejidad interna y la práctica del intercambio interregional al evaluar categorías como la configuración de las unidades políticas a distintas escalas. Un ejemplo de esto se encuentra en la interpretación de las ofrendas de recintos como Templo Mayor. Johanna Broda (1991a) apuntó que las ofrendas dedicadas a Tlaloc, y que han sido profundamente estudiadas (López Luján 1993), expresaban una relación estrecha con lugares distantes de donde se obtenían muchos de los objetos depositados, a la vez que se representaban espacios marítimos, inframundanos y húmedos con una intención específica. Una enorme cantidad de restos de animales marinos y de otro tipo, productos y materiales, fue llevada al recinto ceremonial desde las costas del Pacífico, el Golfo de México y el Caribe, sólo por mencionar algunos de los lugares lejanos con los que se establecieron relaciones de intercambio o bien de donde se obtenía tributo.

Resulta interesante reflexionar sobre la asociación del entorno mexica con las profundidades marinas a través de su recreación en las ofrendas y, de qué forma, esto nos indica una manifestación de la percepción del entorno propia de la sociedad mexica (Broda 1991a). La recreación

<sup>3</sup> En la comparación de ambas formas de transporte, Edwards indica que aquél que se realizaba por agua debió ser mucho más rápido y por lo tanto con menores costos para los mercaderes. Enfocándose en las rutas costeras, el autor valoró como ventajas que al no tocar tierra firme los territorios hostiles eran evitados y no habría sido necesario realizar procesos de conquista militar para asegurar el paso hacia un área de intercambio específica, aunque en realidad el cabotaje resulta estratégicamente complejo. Aunque reconoce que los principios del funcionamiento del comercio marítimo prehispánico son en general desconocidos, insiste en que probablemente se rigieron por consideraciones económicas, buscando siempre un menor costo a mayor beneficio. Él mismo reconoce que ésta pudo no haber sido la regla imperante, y que otro tipo de factores no económicos y la configuración del entorno debieron haber incidido en formas que aún deben ser estudiadas (Edwards 1978: 199).

del mar a los pies del *altepetl*<sup>4</sup> se ha interpretado como una alusión y recreación del concepto que se tenía del entorno en el que se concibe a la tierra firme flotando sobre un mar primigenio. A propósito, Broda refiere que estamos tratando una y otra vez, con la reafirmación ideológica del rol central de los mexicas en el mundo que habitaban: ‘El mar como región limítrofe se convirtió a través de los procesos de expansión política en una expresión de poder. Quien había alcanzado estos límites detentaba también el dominio sobre pueblos y hombres’ (Broda 2016: 14). A esta interpretación se puede añadir la reflexión sobre el alcance que tiene el concepto de paisaje cultural marítimo y preguntarnos si una sociedad que se encuentra a más de 300 km de distancia de la costa, pero que establece estrechos vínculos con el mar, puede ser estudiada con este enfoque. En este libro precisamente trataré de argumentar que esto es posible.

Por otro lado, la autora desarrolló y explicó el proceso de construcción de los paisajes rituales en la cuenca de México durante el Posclásico Tardío. De acuerdo con su investigación, los mexicas convirtieron el paisaje en una formación político-cosmológica: ‘merging the social state with the natural landscape, they took possession of it’ (Broda 2015b: 219). Retomando la relación entre el hombre y el medio bajo un enfoque histórico Urroz (2017) explica las fases del desarrollo del Imperio Mexica en el Altiplano Central. En este proceso, de acuerdo con la autora, la construcción de un paisaje ritual es parte de la expresión de las relaciones de poder y al mismo tiempo de la creación de líneas de comunicación que funcionaron como redes de intercambio.

Para cerrar este apartado, vale la pena recalcar que la revisión de las categorías vinculadas al intercambio interregional para explicar la complejidad social en las sociedades indígenas tiene que ver con insistir en que la práctica de la navegación y el desarrollo de la tecnología náutica son parte fundamental de dicho sistema. Además, el intercambio es sólo una de tantas facetas en las que la navegación indígena tuvo gran importancia. Revisaremos que, en los ámbitos bélicos, rituales e incluso míticos, la navegación fue un elemento fundamental que propició la cohesión entre las sociedades indígenas y los paisajes circundantes.

Ya que se ha explicado el porqué de la necesidad de estudiar el papel de la navegación dentro del sistema de la conectividad en Mesoamérica, en conjunción con el cuerpo teórico-metodológico del paisaje cultural marítimo, continuaré con una descripción general del contenido del libro, que a su vez permitirá entender y seguir la línea de argumentación que se ha desarrollado aquí.

En el primer capítulo reflexiono acerca de algunas dificultades de orden teórico y metodológico en las que se profundizará a lo largo del texto, pero que nacen de una dicotomía espacial propia de los investigadores, quienes concebimos los espacios de tierra firme y los acuáticos como mutuamente excluyentes, en vez de complementarios. Esto ha guiado los ejes teóricos y metodológicos para abordar el estudio de sociedades que de hecho no sólo concibieron como territorios<sup>5</sup> a la tierra firme, sino también a los espacios acuáticos, de manera que, inevitablemente se ha sesgado el enfoque hacia la apropiación por el hombre de los primeros. Los entornos acuáticos se han estudiado dando mayor importancia a su aprovechamiento e integración al funcionamiento y mejoramiento de los sistemas de cultivo que sustentaron a los grupos humanos que se asentaron en Mesoamérica. Ejemplo de esto son los numerosos trabajos enfocados en las obras hidráulicas que modificaron los lagos y ríos, o la creación de cuerpos de agua artificiales para beneficio del hombre como canales, chultunes, aguadas, entre otras (Véase Lucero y Fash 2006; Palerm 1973; Rojas *et al.* 2009; Siemens 1989).

Además de los análisis de su funcionamiento dentro de un sistema de control del agua y sus consecuencias en el desarrollo y complejización de las sociedades mesoamericanas, los espacios acuáticos se han estudiado por su significación simbólica y religiosa. Al considerarse como espacios limítrofes de los territorios ocupados por las sociedades indígenas se han interpretado, en numerosos estudios, como espacios liminales entre el mundo terrenal y el mundo subterráneo habitados por entidades y seres de naturaleza distinta a la de los humanos (Véase Báez 1992; Broda 1971, 1991a, 1991b, 1997, 2001, 2016; Declercq 2016).

Estos espacios fueron tanto útiles como sagrados para los habitantes de Mesoamérica. Los pozos, cenotes, manantiales, ríos y mares eran (y siguen siendo) umbrales hacia los territorios de las deidades, espacios trascendentes en relación con la fertilidad y la abundancia, o bien el destino final de aquellos que morían ahogados, entre otras múltiples significaciones que hoy se conocen. Pero estas características no provocaron que los entornos acuáticos escaparan de los mecanismos de apropiación que el hombre indígena ejerció sobre su ambiente. Sobre todo, es indispensable argumentar que el mismo hombre indígena que valorizó como sagrados y útiles estos espacios, fue capaz de surcarlos, de adentrarse en ellos, de desarrollar una tecnología especializada y contar con la habilidad y los conocimientos necesarios para hacerlos suyos.

Como se tratará de argumentar aquí, el agua contenida, o en movimiento, de ríos, lagos y mares, no fue

<sup>4</sup> Un *altepetl* es la unidad político-territorial más importante de la sociedad mexica en el Posclásico tardío. Se constituye por un territorio y sus habitantes, gobernados por un *tlatoani* y organizados en unidades territoriales de menor tamaño llamadas *calpullis* (barrios) (Navarrete 2011).

<sup>5</sup> El territorio es aquel espacio geográfico que pertenece a un grupo social. Sus límites están definidos a partir de criterios geopolíticos y es el resultado de la proyección del poder sobre el espacio. Raquel Urroz lo define como un ‘campo de acción social y reflejo de las relaciones históricamente constituidas y definidas por el poder político’ (Urroz 2017: 16).

exclusivamente un obstáculo, o bien, un receptáculo estático de inmensos recursos bióticos a disposición de las sociedades prehispánicas. Al contrario, fue un elemento que, junto con la tecnología adecuada, propició el desarrollo de sociedades jerarquizadas y que facilitó la comunicación, el conflicto, el intercambio y la cohesión entre distintas unidades regionales, antes, durante y después de la llegada de los navegantes europeos de mar abierto. Para superar la dicotomía (o dicotomías, en su caso) tanto perceptual, como conceptual del entorno y su significado para las sociedades indígenas se recurre al cuerpo teórico del concepto de *paisaje*, cuyo uso es cada vez más común y por lo mismo, en ocasiones es ambiguo en los medios académicos históricos, antropológicos y arqueológicos. Ahondaré en concreto en lo útil que resulta retomar el concepto de paisaje cultural marítimo planteado por Christer Westerdahl desde la segunda mitad del siglo XX, y que ha derivado en propuestas conceptuales novedosas que resultan pertinentes para el estudio de Mesoamérica.

La siguiente línea de argumentación del libro, contenida en el segundo capítulo, se concentra en evidenciar que la tradición de navegación indígena se sustentó en el desarrollo de una tecnología náutica especializada que permitió la apropiación de los cuerpos de agua, así como la creación de rutas<sup>6</sup> navegables por ríos, lagos y costas que funcionaron de manera conjunta con los caminos en tierra firme como vías de comunicación en la época prehispánica. De esta forma se supera aquella dicotomía de agua y tierra previamente mencionada, con lo cual el estudio del sistema de comunicación y transporte acuático, en conjunción con el terrestre, nos permitirá acercarnos a las dinámicas de movilidad y las concepciones sobre el entorno propias de las comunidades indígenas que la practicaron, y que dejaron diversos y numerosos testimonios sobre la importancia de las embarcaciones en contextos cotidianos, políticos, religiosos y económicos.

Este segundo capítulo tiene cabida dado que, en el caso de las sociedades del continente americano, las investigaciones vinculadas al transporte prehispánico se vieron durante mucho tiempo opacadas por la sombra de una idea generalizada sobre el subdesarrollo tecnológico de las colectividades indígenas (Melgar 1999: 11). Esta idea se originó debido a que el estudio de la tecnología de transporte en el pasado se enfocaba sobre todo en el uso de la rueda, así como en el aprovechamiento de animales de carga en donde los hubiera.

En Mesoamérica, aunque se conocía, la rueda no fue un implemento utilizado para el traslado de objetos y personas; mientras que los animales de carga no existieron (Diamond 1999; Williams 2014a). A pesar de

<sup>6</sup> Consideraré aquí que una ruta es una vía de enlace entre uno y más puntos en el espacio habitado. Una ruta tiene que ser transitada, y se define por su utilización, por lo tanto, puede sufrir mutaciones a lo largo de su vida útil. Según Bernardo García Martínez, las rutas y caminos del México antiguo eran 'manifestación de líneas fundamentales en la estructura del espacio prehispánico' (García Martínez 2006: 25).

esto, nos sorprendemos cuando somos testigos de cómo el concepto del movimiento rotatorio en Mesoamérica queda manifiesto en diversas aplicaciones como figurillas con ruedas provenientes del centro sur de Veracruz y las recientemente descubiertas en el Valle de Morelos, en el sitio de Jantetelco (Medina 2018), que de hecho son muy semejantes a las de Veracruz. O bien, en lo que se ha identificado como rodillos de piedra caliza que sirvieron para aplanar y nivelar caminos en la península de Yucatán (Urcid 2017: 75).

A pesar de contar con estas evidencias sobre el conocimiento de la rueda, no ha sido posible responder por qué en Mesoamérica no fue usada en el traslado de objetos o personas. Como consecuencia de esta supuesta ausencia de mecanismos de transporte encontramos argumentos que han resaltado el carácter primitivo de las sociedades prehispánicas (López 1966), así como otras que han optado por asegurar que los antiguos habitantes de Mesoamérica no le dieron una aplicación práctica a la rueda, 'simplemente porque no quisieron, en razón de conceptos atávicos muy dignos de ser tomados en cuenta' (Hernández 1950: 40) tales como que el esfuerzo humano podría considerarse un ofrecimiento físico a las deidades (Urcid 2017: 78). Ante estas y otras dificultades, el segundo capítulo perfila una solución viable: la aplicación, nada sencilla, de la interdisciplina, la cual pretende combinar la historia, la arqueología del paisaje, los postulados teóricos de la arqueología marítima y la geografía histórica. El enfoque interdisciplinario se aplica desde este capítulo y a lo largo de los siguientes, siempre considerando como núcleo y eje metodológico el concepto de paisaje cultural marítimo.

En el tercer capítulo se hace una revisión del estado del arte respecto al conocimiento de las tradiciones de navegación en diferentes regiones en Mesoamérica, encauzando la discusión a la necesidad de generar metodologías que permitan acercarnos al estudio de dichas tradiciones. Este tercer capítulo representa el puente al caso de estudio desarrollado en los siguientes capítulos: el cauce del río Balsas y sus afluentes como posibles vías fluviales con dirección hacia las costas del Pacífico utilizados por grupos de diversas afiliaciones étnicas asentados en el Altiplano Central y en la cuenca del Balsas durante la época prehispánica. La temporalidad del estudio es amplia, aunque la mayor recuperación de datos se realizó para analizar el periodo anterior a la llegada de los exploradores y conquistadores europeos en el siglo XVI, así como en la etapa virreinal, de la cual se puede obtener información a partir del estudio de la convivencia de la tradición náutica que es el interés de este trabajo, y la europea, particular, aunque no exclusivamente, de origen ibérico.

Es en el cuarto capítulo donde se realiza la definición geográfica e histórica de lo que he denominado Corredor del río Balsas, el cual se ha subdividido en secciones en función de los principios de la subregionalización de la cuenca del Balsas. Este capítulo es de particular interés para mostrar de forma cohesionada la existencia de una posible vía fluvial que es evaluada con el modelo de

análisis espacial desarrollado en el último capítulo. Es necesario reiterar que la elección del corredor fluvial y terrestre a través del cauce del río Balsas, desde el sur de la cuenca de México hasta la costa del Pacífico resultó de interés porque en trabajos previos se habían revisado las dinámicas y tradiciones de navegación indígena desde la costa del Golfo, en particular el sur de Veracruz, y el Altiplano Central, durante el Posclásico y el siglo XVI. Para confirmar la importancia de las rutas de agua era necesario dirigir la atención hacia la costa del Pacífico, con lo cual es posible argumentar que los mexicas tenían intereses manifiestos de carácter marítimo en el control de ciertas vías acuáticas (a través de la conectividad del paisaje lacustre, fluvial y marítimo-costero).

El quinto capítulo presenta la revisión documental tanto de fuentes primarias como secundarias de los datos que sugieren los contactos entre el Altiplano Central y la costa del Pacífico en época prehispánica, en particular guiándonos por el corredor aquí propuesto en el capítulo cuarto. De igual manera, se desarrolla la discusión en torno al interés de la Triple Alianza mexicana sobre las unidades políticas indígenas de Tepecoacuilco y Cihuatlán, cuyo punto principal fue la localidad de Zacatula en el delta del Balsas. Además, se identifican los lugares sobre el cauce del río que pudieron haber funcionado como puntos de tránsito importantes para la movilidad acuática. Con esta revisión es posible argumentar que el corredor del río Balsas fue un elemento fundamental en las dinámicas de movimientos migratorios de pueblos que se establecieron en distintas épocas históricas en la cuenca de dicho río.

El sexto capítulo condensa los datos de la etapa virreinal temprana que confirman la existencia de puntos de tránsito sobre el río Balsas que funcionaron para facilitar la comunicación fluvial a lo largo del mismo. Este capítulo presenta datos recuperados de fuentes históricas tempranas que permiten entender la dinámica de reconfiguración de la tradición de navegación indígena a lo largo de esta vía fluvial después de la llegada de los españoles.

El séptimo capítulo introduce una propuesta que integra la enorme diversidad de datos históricos y geográficos obtenidos y procesados en un sistema de información geográfica de carácter histórico, que permite almacenar y analizar datos, así como generar interpretaciones en torno al sistema de movilidad acuática indígena en las unidades regionales de análisis elegidas. Se trata de un modelo de análisis espacial que busca evaluar el potencial de navegabilidad del río, considerando la información digital del terreno, de la hidrografía y de los puntos de tránsito localizados para la época prehispánica y colonial. Algunos de los datos incluidos fueron recuperados de fuentes modernas del siglo XX. Estos fueron añadidos como parámetros para mejorar el funcionamiento del modelo, cuyos resultados son interpretados en esta sección.

La propuesta metodológica desarrollada en este capítulo se inspira en una inquietud que había planteado Trombold anteriormente (1991: 7): ‘All the discussions regarding

theory, analytical techniques and network configuration are quite useless unless the networks can be known empirically. Likewise, there is little real value in discussion of “trade routes” unless their exact location can be described.’ En este sentido, podríamos decir que la metodología desarrollada es uno de los pasos para la identificación de las rutas acuáticas como entidades empíricas, que en este caso servirá para explicar la conectividad de una sociedad eminentemente lacustre a través de entornos fluviales, costeros y marítimos.

El libro concluye con el capítulo ocho, que es el espacio para las reflexiones finales sobre por qué es necesario estudiar la navegación prehispánica para comprender los sistemas de conectividad en los paisajes culturales marítimos, lacustres y fluviales en Mesoamérica. Se presenta además un apéndice dedicado principalmente a ilustrar los ejemplos de evidencias de la tecnología náutica indígena en distintos soportes materiales.

Cerraré esta introducción desmenuzando la hipótesis que guio la investigación: entendiendo el sistema de navegación indígena como un conjunto integrado por una tecnología náutica, un conocimiento profundo y especializado, un mecanismo de apropiación y construcción del paisaje cultural (sea marítimo, lacustre o fluvial), así como uno de tantos factores que inciden en la complejidad social, se someterá a evaluación el potencial de navegación del corredor del río Balsas. Partiendo de esto, se sostiene que fue una vía utilizada probablemente durante toda la época prehispánica y con toda seguridad durante la etapa virreinal, que facilitó la conectividad espacial entre el Altiplano Central y la Costa del Pacífico. Esta conectividad no sólo se explicaría en términos espaciales, sino tomando en cuenta la concepción del entorno de las sociedades prehispánicas que fueron capaces de apropiarse de entornos acuáticos y terrestres por igual.

Como se puede ver, las razones e inquietudes que me llevaron a plantear esta investigación son diversas, pero mantienen una línea común: argumentar la necesidad de estudiar el sistema de navegación para entender el mundo indígena antes y después de la llegada de los españoles, así como integrar los enfoques teórico-metodológicos alrededor del concepto del paisaje cultural marítimo. Es evidente que los espacios y su significación, así como su apropiación y papel en una sociedad están inmersos en una dimensión histórica que les da su razón de ser. En la actualidad se habla de México y de su historia con los adjetivos más diversos; pero no es común hacer hincapié en su relación con los cuerpos de agua, más que, tal vez, en momentos de la historia muy específicos. Mucho menos se concibe a los pueblos indígenas del pasado como sociedades integradas por navegantes, cuando el cúmulo de datos, que es inmenso, nos dice todo lo contrario. El objetivo principal de este libro es plantear la posibilidad de encontrar nuevos caminos y veredas para surcar la historia de las sociedades prehispánicas, considerando la posibilidad de sumergirnos en las aguas de los ríos, lagos y mares que sus habitantes alguna vez transitaban con suma destreza.