

Este libro reúne una serie de trabajos centrados en la organización del espacio durante el periodo colonial y es resultado del proyecto “Puertos, ciudades y caminos en la organización del espacio novohispano”¹ donde se buscó reunir a historiadores y geógrafos para analizar el papel de estos asentamientos y vías. De esta manera, los capítulos nos llevan desde diferentes escalas y temporalidades al examen de las consecuencias que tuvo el periodo colonial en la estructuración del espacio en la Nueva España ya que, de acuerdo con la coordinadora de esta publicación, el origen de la organización espacial del México moderno ha de buscarse en el periodo colonial donde se establecieron estructuras y sistemas espaciales que, con cambios relativos en su larga duración, aún subsisten.

El libro está dividido en tres secciones, la primera se concentra en la importancia de la Ciudad de México como el centro político, económico y de población durante esta etapa, en él se presentan dos textos. En la segunda sección, que versa sobre asentamientos costeros y puertos, es la parte central de este libro con la mayor cantidad de capítulos, ocho. Y por último, incluyendo cuatro capítulos, en la sección sobre caminos y estructura regional se examinan las consecuencias y las transformaciones del paisaje y el territorio a partir de la colonización. Así, continuaremos con una semblanza de cada sección, de aquellos contenidos de los capítulos que medulares, compartidos en diferentes textos, y que creemos representan los ejes de este libro.

Primera sección. Una de las particularidades de la organización espacial en la Nueva España fue la

concentración de poder político y económico en la Ciudad de México. Las causas de esta centralización son detalladas por Guillermina del Valle Pavón en el primer capítulo “Orígenes de la centralidad comercial y financiera de la Ciudad de México” en el que se muestran los orígenes históricos de la hegemonía de la ciudad como núcleo comercial, financiero y fiscal de la Nueva España, entre 1521 y 1570. De esta manera, la autora presenta aquellos procesos que dieron lugar a la centralización; en primer lugar, la concentración de metales y monedas con el establecimiento de las Caja Real y la Casa de Moneda y de la actividad comercial fortaleciendo la posición de los mercaderes de esta urbe; y en segundo término, la red de caminos desde la Ciudad de México que conectaba con puertos y centros productivos (minas, haciendas, plantíos de caña) y que articulaba la comunicación dentro de Nueva España y con el exterior.

Esta concentración de poder político y económico estuvo acompañada de la concentración de población que requería, según lo concebía el Estado, un mayor control y estrecha vigilancia para mantener el orden público y la segregación espacial de ciertos estratos de la población. Cómo se organizó el control territorial de la ciudad y cuáles fueron las razones subyacentes es el eje del texto “Espacio y orden público: origen e historia de la demarcación de los cuarteles de la Ciudad de México” de Guadalupe de la Torre Villalpando. A través de siete diferentes demarcaciones, a lo largo de los siglos XVII y XVIII, se expone la organización y los métodos de control que se plasman en reconstrucciones cartográficas comparadas con la traza actual, lo que permite tener una dimensión contemporánea de los procesos y de los mapas históricos.

Segunda sección. Por otra parte, los asentamientos costeros y los puertos fueron significativos

¹ Proyecto de Ciencia Básica Conacyt 47-705, con sede en el Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, bajo la responsabilidad de Lourdes de Ita.

en la organización espacial de la Nueva España, ya que como menciona Miles Ogborn en su escrito “Making connections: port geography and global history”, los puertos articularon redes marítimas y terrestres de transporte que permiten examinar la geografía y la historia del comercio global y de los imperios. Siendo así un puerto, un espacio pequeño con alcances globales, el énfasis y los análisis, según el autor, deberían centrarse en las conexiones y las redes que en estos espacios se fabrican, de manera que pueden ser más o menos globales dependiendo de su posición y el papel en el sistema.

En este sentido, los puertos además de su relevancia en el comercio mundial considerando la expansión del capitalismo desde el siglo XVI donde funcionaron como puntos nodales, afectaron considerablemente la organización del territorio novohispano. Como menciona de Ita Rubio en su escrito “Piratería, costas y puertos en América colonial y la organización del espacio novohispano”, el tipo de desarrollo de los puertos dependió en gran medida de un contexto de competencia y conflictos con otros Estados que se evidenciaron en las medidas tomadas para proteger el territorio de saqueos e invasiones. A partir de una semblanza de los peligros que enfrentaban tanto las poblaciones de las costas novohispanas como los navíos comerciales y militares, frente a los ataques de las embarcaciones de por ejemplo, ingleses y franceses, se examinan las medidas para resguardar los intereses coloniales, como la introducción de la Inquisición o la promulgación de nuevas leyes para el establecimiento de poblaciones. Asimismo, la decisión de escoger solo unos cuantos puertos estratégicos para el comercio internacional y su comunicación de manera prioritaria a la Ciudad de México donde se concentraban las actividades económicas y el capital, fomentó una centralización que dificultó el desarrollo regional. En este sentido el capítulo titulado “El puerto de Veracruz ante un asalto pirata: mayo de 1683” de Clara Elena Suárez Argüello, relata el ataque a partir de una semblanza del puerto de Veracruz en el siglo XVII, la actividad pirata y un documento hallado en la Biblioteca Nacional de París escrito por un fraile que atestiguó el ataque. Lo cual lleva a la autora a reflexionar sobre la ineficiencia de los sistemas de

defensa del puerto en una coyuntura de centralización significativa de la organización espacial y de su lejanía de la metrópoli colonial.

La particularidad de Nueva España y sus puertos en el contexto mundial es patente en el comercio establecido entre Manila y el puerto de Acapulco. El eje traspacífico, que examina Carmen Yuste en “El eje traspacífico: la puerta novohispana al comercio con Asia” en cuanto a su dinámica y la regularidad del comercio, tuvo consecuencias importantes en la Nueva España al ser la principal beneficiaria de este comercio. Debido entre otros puntos, al régimen de puerto único que convirtió Acapulco en el receptor y distribuidor de mercancías asiáticas. Y también al carácter monopólico de los almaceneros de la Ciudad de México que tuvieron el beneficio casi exclusivo durante las ferias del galeón de Filipinas, sobre todo por el control de la circulación de plata y moneda que conservaron durante gran parte de la Colonia (Pérez, 1988).

Por otro lado, la importancia de los puertos del Pacífico tanto en la exploración, colonización y apertura de nuevas redes comerciales se analiza en tres capítulos. Por ejemplo en la propuesta de Guadalupe Pinzón Ríos: “De Acapulco a San Blas: reestructuración de los puertos del Pacífico novohispano durante el siglo XVII”, el objetivo principal es la evolución de estos dos puertos, sus relaciones con algunas poblaciones del interior y el establecimiento de redes comerciales nuevas. En particular en torno a los espacios organizados para producir alimentos e insumos así como para el envío de mercancías que articularon estos nodos con las poblaciones al interior. La autora resalta las diferencias entre el puerto de Acapulco, orientado al comercio, frente al de San Blas enfocado a la seguridad de la costa y con un mayor dinamismo en cuanto a la manufactura de algunos efectos para la reparación y construcción de navíos en sus pequeños astilleros. Una de las principales funciones de este nuevo asentamiento fue la de llevar a cabo exploraciones que permitieran el establecimiento de nuevas localidades. Esto nos remite al capítulo “Comercio marítimo y nacimiento de los puertos del Golfo de California”, donde Dení Trejo Barreras analiza el establecimiento de los puertos en esta zona como un proceso regional en el cual las

conexiones marítimas permitieron la colonización y el control de territorios alejados como la Alta California. En este sentido el establecimiento de San Blas, por parte del visitador José de Gálvez, ayudó a que la actividad mercantil y el comercio (en parte ilegal) se agilizaran, con el resultado de un mayor número de asentamientos. Con la liberalización del comercio y después de la guerra de Independencia, la actividad en los puertos secundarios se intensificó dinamizando al mismo tiempo la economía de los poblados del interior y dando salida a sus excedentes productivos. Por ejemplo, la autora menciona la relación entre los puertos de Guaymas, Mazatlán y La Paz con un centro minero de importancia. Por último, dentro de esta misma cuestión en el capítulo “Las villas y los puertos del Pacífico norte novohispano”, de Jaime Olveda, se analizan las vicisitudes en el establecimiento de asentamientos fijos en la costa en la parte norte del Pacífico. Aunque fueron de gran importancia para la expansión y colonización de nuevos territorios, las políticas del gobierno como la restricción del comercio o la falta de caminos que articularan los nuevos poblados impidieron el desarrollo de una sociedad marítima.

Para llevar a cabo las exploraciones y la colonización, los marineros tuvieron que generar una serie de conocimientos sobre las características del entorno físico que les permitieran navegar con mayor seguridad. Para esto fueron necesarias nuevas técnicas y nuevos instrumentos, pero para la transmisión y control de estos saberes los itinerarios, los derroteros y la cartografía fueron fundamentales. En el capítulo de Flor Trejo Rivera “Los puertos novohispanos del Golfo de México y su entorno geográfico marino”, se detallan las formas en que se comprendía y aprehendía el entorno marino entre los siglos XVI y XVII y los recursos que permitieron la orientación de los marineros y el reconocimiento del medio sin contar con la exactitud que el desarrollo tecnológico permitiría más adelante.

Tercera sección. La organización espacial sufrió cambios importantes durante el encuentro entre las culturas prehispánicas y la española, en donde esta última terminó imponiendo un nuevo orden. Bajo esta idea se pueden agrupar los cuatro capítulos que comprenden la última sección cen-

trada en los caminos y la estructuración regional. En este sentido, el capítulo de Gustavo G. Garza Meriodo, “Márgenes del Altiplano meridional: espacios estratégicos prehispánicos, espacio no prioritarios a partir del siglo XVI”, expone la organización territorial y del paisaje durante el periodo prehispánico en tres *altepeme* y el posterior cambio con la conquista, lo que resultó en el abandono y transformación de ciertos espacios, así como la modificación en la utilización de algunos elementos del paisaje. Este encuentro entre diferentes formas de concebir el uso y la organización del espacio afectó de igual forma los caminos que en el caso particular de la zona central de Michoacán derivó en cambios sustanciales en la estructura de los asentamientos y por ende de las vías. Así en el capítulo titulado “Caminos prehispánicos y españoles en el Michoacán central en la primera mitad del siglo XVI: dos formas de apropiación del espacio” de Igor Cerda Farías se aprecian las diferencias en la utilización y concepción de los caminos entre los indígenas tarascos y los primeros colonizadores españoles. En esta misma zona del país la llegada de los conquistadores supuso la introducción de espacios para la producción que sirvieron para apropiarse y ocupar territorios. En particular, en el capítulo conjunto de José Omar Moncada y María del Carmen López Nuñez, “Los espacios para la producción como elementos estructuradores del territorio en la región de Valladolid”, se examinan las haciendas como nuevos elementos de la organización espacial que propiciaron transformaciones en el paisaje de la región y una nueva estructura territorial. Por último, Pedro Sergio Urquijo Torres en la “Organización del territorio en la Huasteca colonial” detalla de igual modo las alteraciones que sufrió dicha región con la introducción de nuevas prácticas por parte de los españoles como la ganadería y nuevas estructuras socio-políticas abocadas a la apropiación y explotación de recursos que causaron una reestructuración territorial trastocando la organización espacial prehispánica.

De esta forma, el libro aquí examinado integra trabajos de interés no solamente dentro de sus áreas y periodos de estudio, ya que presentan distintos acercamientos para el análisis de las transformaciones y la evolución de paisajes y territorios en la

Nueva España. Lo anterior es de suma importancia para comprender las características del México actual. Su herencia como parte de la expansión del capitalismo desde el siglo XVI y la disposición general durante el Virreinato de caminos, puertos y centralización de poder y dinero en la Ciudad de México que definió una estructura de comunicación inter e intrarregionales deficiente, permitió el saqueo del país bajo una organización del espacio orientada hacia el exterior (Moreno y Florescano, 1977) la cual, en nuestra opinión, no ha sido superada. Asimismo es evidente que los patrones geográficos resultantes tienen la impronta clara de la sociedad que utiliza y organiza el espacio (Smith, 2006), lo que hace ineludible el estudio de la organización espacial en la que se fundamenta la actual configuración.

REFERENCIAS

- Moreno Toscano, A. y E. Florescano (1977), *El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910)*, Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, pp. 14-15.
- Pérez Herrero, P. (1988), *Plata y libranzas. La articulación comercial del México borbónico*, El Colegio de México, México.
- Smith, N. (2006), *La producción de la naturaleza. La producción del espacio*, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, Sistema de Universidad Abierta, México.

Gerónimo Barrera de la Torre
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad Nacional Autónoma de México