

Laura Muñoz

Doctora en Estudios Latinoamericanos por la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM. Profesora-investigadora de tiempo completo en el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Ha impartido clases en la Universidad Autónoma Metropolitana y es docente en el posgrado de Estudios Latinoamericanos de la Universidad Nacional Autónoma de México, adscrita a la Facultad de Filosofía y Letras. Autora de diversos estudios sobre los procesos políticos en el Caribe, así como de la historia de sus relaciones con México, publicados en revistas especializadas y libros colectivos. Es autora de: *Jamaica una historia breve (Síntesis y antología)*, Instituto Mora, México, 2000; *Geopolítica, seguridad nacional y política exterior. México y el Caribe en el siglo XIX*, UMSNH/Instituto Mora, México, 2001; y coordinadora de *México y el Caribe. Vínculos, intereses, región*, Instituto Mora/AMEC/CONACYT, México, 2002; y (con Johanna von Grafenstein) *El Caribe: región, frontera y relaciones internacionales*, Instituto Mora/CONACYT, México, 2000. Es cofundadora de la Asociación Mexicana de Estudios del Caribe, de la que fue presidenta, y pertenece al Sistema Nacional de Investigadores.

Resumen

El trabajo analiza la concepción del Golfo de México y del Caribe que ofrece el *Derrotero de las Antillas*, publicado originalmente en 1810. Este texto contiene las observaciones realizadas por distintos navegantes españoles en sus viajes por la región; en ellas ofrecen descripciones detalladas de corrientes, islas, bancos, bahías y demás puntos geográficos sobresalientes. Su reimpresión en 1825 coincidió con un momento de gran interés del gobierno mexicano por el Caribe debido a los intentos de reconquista de México por parte de España y a la posible independencia de Cuba. En este periodo, al gobierno mexicano también le interesaba aumentar la recaudación de los ingresos aduanales.

Palabras clave:

Golfo-Caribe, región, intereses estratégicos, rutas de navegación, defensa, comercio.

Abstract

This work analyses the notions offered by *El Derrotero de las Antillas* regarding the Gulf of Mexico and the Caribbean. This document contains detailed descriptions made by Spanish seamen about currents, islands, sea banks, bays and other geographic features. The *Derrotero* was reprinted in 1825, at a time when the Mexican government had a deep interest in the Caribbean due to Spain's attempts to re-conquer Mexico and the potential independence of Cuba. It was a period, also, when major changes were needed to improve and increase customs tariffs.

Key words:

Gulf-Caribbean, region, strategic interests, navigation routes, defense, commerce.

Fecha de recepción:

mayo de 2002

Fecha de aceptación:

agosto de 2002

Derrotero mexicano por las Antillas. Mar, islas, puertos e intereses estratégicos*

Laura Muñoz

El navegante que en el grande océano quisiese dirigirse al occidente, no tiene más que ponerse en la región del viento general... Todo el que tiene que navegar en el océano hacia el oriente, debe salir de la zona de los vientos generales y colocarse en la de los variables

Derrotero de las Antillas

En los primeros años de vida independiente, la defensa del territorio era una tarea prioritaria de los gobiernos mexicanos. Para procurarla se usaron diversas estrategias entre las que se incluyó el plan de llevar la guerra a Cuba con la intención de que se emancipara de la metrópoli hispana y, liberada, sirviera de protección a México.¹ Para cumplir este objetivo, más inmediato en la retórica que en la práctica, o para prevenir cualquier ataque español que tuviera como objetivo la reconquista, era menester conocer al detalle la región oriental vecina, tradicional puerta de entrada y escenario natural de posibles incursiones o combates.

* Una primera versión de este trabajo fue presentada en la 48 Conferencia anual de el South Eastern Council of Latin American Studies, en Xalapa, Veracruz, 1-3 de marzo de 2001.

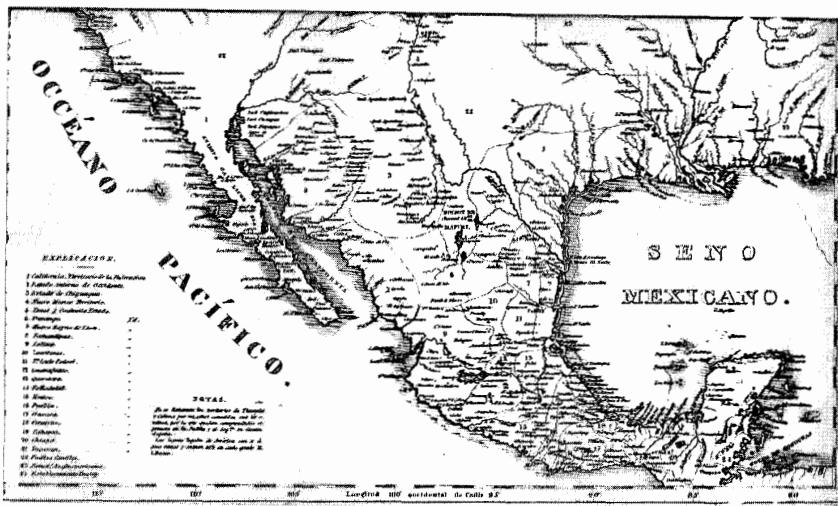
¹ Muñoz, *Geopolítica*, 2001, pp. 73-88, y Briseño, Solares y Suárez, *Guadalupe*, 1986, pp. 74-76.

El Golfo-Caribe, y no sólo Cuba, era percibido como el antemural que debía cuidarse si se quería mantener intacta la enorme extensión territorial y salvaguardar la soberanía de México. Esa concepción de la región vecina como área de defensa era, recordemoslo, una noción que la corona española había construido a lo largo de más de dos siglos, uno de cuyos testimonios ha quedado hasta hoy en la cadena de fortificaciones diseminadas en el arco insular y tierras adyacentes.² Dicha percepción fue mantenida de manera natural por los nuevos gobiernos mexicanos instalados después de la independencia, si bien las posibilidades y los recursos para preservarla como área de seguridad no fueron suficientes, por lo que para conocerla no hubo más remedio, en primer lugar, que echar mano de la detallada información recabada en las décadas anteriores por mandato de las autoridades metropolitanas.

En 1825 se reimprimió el *Derrotero de las islas Antillas, de las costas de tierra firme, y de las del seno mexicano*,³ publicado

² Uno de los ejemplos de esta concepción lo encontramos en la *Instrucción Reservada* del conde Flóridablanca que ha sido trabajada por Grafenstein, "Caribe", 2000, pp. 111-138.

³ Victoria, *Derrotero*, 1825.



Plano de la república mexicana.

por primera vez quince años antes a cargo de la Dirección de Hidrografía.⁴ No fue, por cierto, el único documento de ese estilo publicado entonces. El *Atlas y portulan de la América septentrional* apareció también en 1825. De las catorce cartas que éste incluía, trece correspondían al Golfo y a las *islas Antillas*. Sólo una mostraba el litoral desde Costa Rica hasta Jalisco. Además, tenía 112 planos de puertos de la frontera oriental mexicana, del Caribe insular y de Colombia.⁵ En su obra *Materiales para una cartografía mexicana*, Manuel Orozco y Berra menciona trece documentos más publicados en 1825, entre cartas (generales, particulares y esféricas) y planos.⁶

El objetivo de esas publicaciones era ofrecer un conocimiento sistemático de la región fronteriza en la que podrían hacerse realidad las amenazas de reconquista o de invasión pues, precisamente, aparecieron cuando se hablaba de invadir a Cuba o de armar una escuadra mexicana que patrullara el Golfo y molestara al comercio español,⁷ cuando “se hal[bi]a adquirido una cantidad bien considerable de fusiles y de toda clase de pertrechos, [y] se hal[bi]an puesto en diversos puntos fondos cuantiosos para compra de bu-

⁴ En 1820 hubo una segunda edición de la Imprenta Nacional de Madrid, que hace referencia a la primera de 1810, que no he podido localizar. *Derrotero*, 1820.

⁵ Mendoza, México, 2000, p. 99.

⁶ Orozco y Berra, *Materiales*, 1871, pp. 162 y 173-174. Los que por cierto corresponden a lo descrito en el *Derrotero*, pero en el título no aparecen relacionados con él.

⁷ La que inició sus actividades al mando del comodoro David Porter. Muñoz, *Geopolítica*, 2001, p. 80.

ques”.⁸ Sin embargo, más allá de lo anterior, es fácil imaginar que en un país dependiente en sus finanzas de las aduanas marítimas, había otro interés en conocer con tanta minuciosidad a la región vecina, interés de no menor importancia y asociado a la apertura de las rutas comerciales tan necesarias para el mejoramiento económico.⁹

SIGUIENDO EL *DERROTERO*

En la costa septentrional de Santo Domingo, y en el mar llamado de los Desembocados, no se experimenta corriente sensible, aunque en las inmediaciones de algún punto de costa se hallan extraordinarias; pero de estos pormenores se trata particularmente en la descripción de cada paraje.

Derrotero de las Antillas

Con 599 páginas, más una serie de láminas que reproducen el contorno de algunas de las islas caribeñas,¹⁰ la primera impresión del texto, al parecer, se hizo en 1810. En la edición que nos ocupa, corregida y aumentada y con un apéndice sobre las corrientes del océano Atlántico, no hay diferencia respecto a la segunda edición de 1820, excepto por el autor. Mientras que en ésta dice que fue formado en la Dirección de Trabajos Hidrográficos, en la de 1825 aparece como autor el “excelentísimo señor don Guadalupe Vic-

⁸ Victoria, en *Presidente*, 1966, p. 41.

⁹ Ibarra, *Comercio*, 1998, pp. 31 y ss.

¹⁰ Las láminas iban como anexos, por lo menos en las ediciones de 1820 y 1825. Actualmente algunas de ellas se pueden consultar en la Biblioteca del Congreso en Washington.

toria, primer presidente de la república mexicana". Con esta publicación se recuperaba un trabajo que conformaba la herencia de la política defensiva desplegada en el Golfo de México, el mar Caribe y América Central desde finales del siglo XVI, además de complementar y aprovechar la experiencia de los ingenieros militares y marinos que en gran número, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, habían recorrido las tierras y aguas españolas en América, concentrándose especialmente en México, Cuba, Colombia y Venezuela,¹¹ justo los puntos estratégicos que limitaban el área que entonces, en el México recién emancipado, era imprescindible vigilar. Pero, sobre todo, se recuperaba una visión de la región, en la que se quería poner énfasis en su utilidad para el desarrollo del comercio, pues entre los objetivos de esta publicación estaba:

decir cuáles son los principales puertos de comercio; qué precauciones o reglas deben seguirse para entrar en ellos; a qué distancias podrán descubrirse las tierras y si acaso hablar de alguna corriente particular o cualquier otro fenómeno que se note y sea digno de advertencia y para mayor claridad y orden se trata con separación de las Antillas menores y mayores.¹²

El objetivo principal era, no obstante, hacer más segura la navegación por aguas y estrechos de la región antillana. Ofrece, pues, una guía para lograr esto y advierte que no es una obra perfecta. Incluso se aclara que se esperaba que aquellos navegantes que la usarán, la confrontaran con

¹¹ Capel, Sánchez y Moncada, *Palas*, 1988, pp. 322 y 326, y Martín Merás, *Cartografía*, s. a., p. 218.

¹² *Derrotero*, 1825, p. 76.

sus propias observaciones. En el texto se conservan los distintos registros, de autores y épocas diferentes, que dieron forma al *Derrotero*. La edición de 1825 mantiene el comentario acerca de que en el texto están incorporadas las

observaciones y noticias comunicadas por navegantes españoles, las que recogieron de las academias de pilotos y otros archivos de la armada, y lo más esencial que se halla en los derroteros, tanto impresos como manuscritos, en uso en la marina española más los reconocimientos posteriores a las costas de tierra firme.¹³

La más antigua de las observaciones incluidas en el *Derrotero* es de 1783, y la última de 1799, pero algunos de los ejemplos que se utilizan para remarcar ciertos datos son posteriores a 1800, especialmente en el caso de las descripciones del seno mexicano en las que se hace referencia a mapas elaborados incluso en 1818. Al final, el escrito adoptado como una publicación del gobierno nacional manifiesta el deseo de que todos los comandantes de los buques de la marina nacional, oficiales y demás, comuniquen sus propias observaciones para "beneficio general y perfección de la navegación".

Como el *Derrotero* se elaboró a partir de los intereses metropolitanos para hacer la travesía desde los puertos de Europa a las costas de América, comienza con las nociones acerca de los vientos y las corrientes para aprovecharlos en la navegación atlántica y termina con un apéndice donde abunda en el conocimiento de las segundas.

¹³ *Ibid.*, p. III.

Situado ya en el Mediterráneo americano, el *Derrotero* refleja una concepción de región amplia, formada por las islas, los mares y las tierras continentales adyacentes, de acuerdo con la tradición española. Comprende desde la Guayana, “vasto país de la América”, formada por las tres que hoy conocemos (Surinam, Guyana Británica y Guayana Francesa) hasta la Florida, pasando por el mar de las Antillas, sus islas y el seno mexicano. La descripción de los litorales y mares es minuciosa, muestra un conocimiento detallado de las corrientes marítimas y de los vientos, suministra gran cantidad de elementos para realizar una travesía segura de día y de noche (por ejemplo, la velocidad y orientación de ambos), la constancia o no de las mareas, las zonas donde se dan alteraciones que no guardan regla fija, el camino que siguen las corrientes, con qué tipo de brisa podían encontrarse, la intensidad de los vientos (bonancibles, galenos, frescos, calmosos); ofrece indicaciones acerca de los cambios de vientos y corrientes según las horas, las transformaciones al amanecer o a la caída del sol, las repercusiones de las lluvias y sus características, y se menciona cuáles vientos ayudan a desplazarse mejor. De las corrientes, se documenta su curso, velocidad, variaciones, temperatura. Proporciona, para mayor información, varias tablas que incluyen registros hechos a lo largo de diversas horas y días, y no faltan las recomendaciones para reconocer el momento en que debe abandonarse la zona de los vientos generales y colocarse en la de los variables, “donde se puede dar la vela con todos los vientos” y avanzar con buena velocidad, así como en qué situaciones lo que se requiere es la habilidad de los marineros, pues “sólo se pide despejo y destreza ma-

rinera”.¹⁴ Se mencionan cuáles son las características durante el tiempo de secas o el de lluvias, los huracanes y sus rutas y los cambios de acuerdo con las estaciones, el día o la noche. Toda la información reunida proporciona el conocimiento adecuado para saber cuál es la mejor época para embarcarse, por dónde navegar, los pasos más frecuentados y cómo llegar a tierra nuevamente.

Cuando se refiere a la circulación por el canal que divide a la isla de Providencia en las Bahamas, dice, por ejemplo:

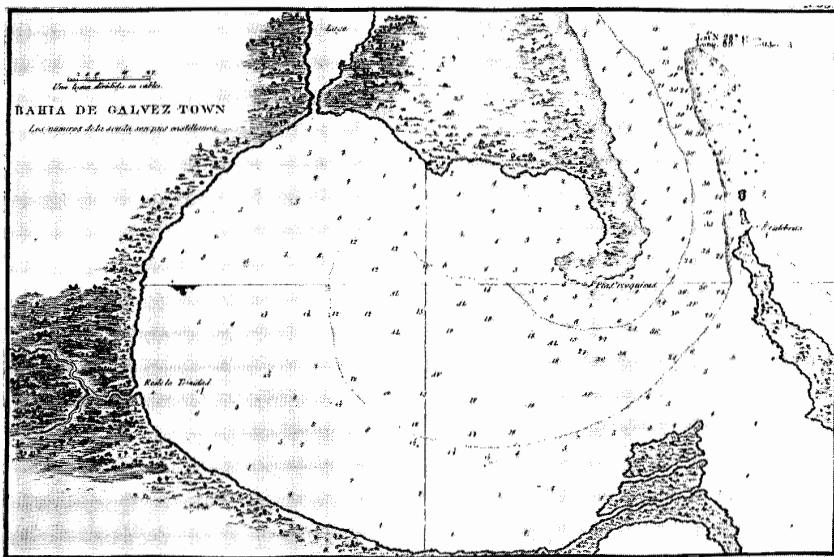
Este tráfico se hace con preferencia en el invierno, esto es, en la estación seca o de nortes, pues en la lluviosa son continuas las turbonadas del sur que despiden muchos rayos y se repiten con bastante frecuencia los temblores de tierra, lo cual ahuyenta la gente que se retira a Providencia o isla Hetera.¹⁵

Con sus aclaraciones, deshace los engaños que una falsa impresión hubiera provocado en algunos marineros, quienes sentían aprensión a navegar por ciertos parajes porque tenían la creencia de que existían bajos en ciertas zonas en los que, en realidad, el escarceo y la rompiente causaban un choque de la corriente con el mar.

Cuando se describen las costas, se hace siguiendo cuidadosamente el contorno. Al leer el texto, el lector tiene la sensación de ir como en una película surcando las aguas caribeñas, entrando a sus puertos de la mano de un práctico que indica dónde están las profundidades adecuadas,

¹⁴ *Ibid.*, p. 286.

¹⁵ *Ibid.*, p. 264.



Bahía de Galveston, seno mexicano.

o dónde quedan las tierras bajas y dónde los bancos de arena. El relato subraya la ubicación de los parajes que ofrecen abrigo seguro, aconseja dónde fondear sin el menor riesgo, anuncia si el fondo es de lama, cascajo menudo o arena gruesa. Por ejemplo,

entre la isla de Trinidad y la costa firme hay un gran golfo llamado de Paria, que ofrece seguro abrigo a las embarcaciones, pues pueden fondear en cualquiera parte de él sin el menor riesgo, y por el número de brasas que acomode.¹⁶

En cuanto a las Antillas, “que también se llaman Caribes”, las ubica formando un cordón de islas *en línea circular*, desde los 11° de latitud septentrional hasta los 19° aproximadamente. Siguiendo su itinerario a partir de la Guayana, describe primero a las Menores y luego a las grandes o Mayores. Desfilan entonces las islas de barlovento (las comprendidas entre Tobago y Barbados) y las de sotavento (de Montserrat al archipiélago de las Vírgenes). A continuación hace referencia a Puerto Rico, Santo Domingo, Jamaica y Cuba. Cada sección tiene al final un apartado dedicado a hacer algunas advertencias acerca de los posibles peligros con los que se podrían encontrar los marineros al salirse de las rutas seguras o de lo que podrían encontrar en su travesía. Por ejemplo,

Hemos dicho [...] que en la estación lluviosa o de sures se debía navegar por el N de Puerto Rico y Santo Domingo, así como en la estación de los nortes por el s de las mencionadas islas [...] ahora repetimos que con ma-

¹⁶ *Ibid.*, p. 65.

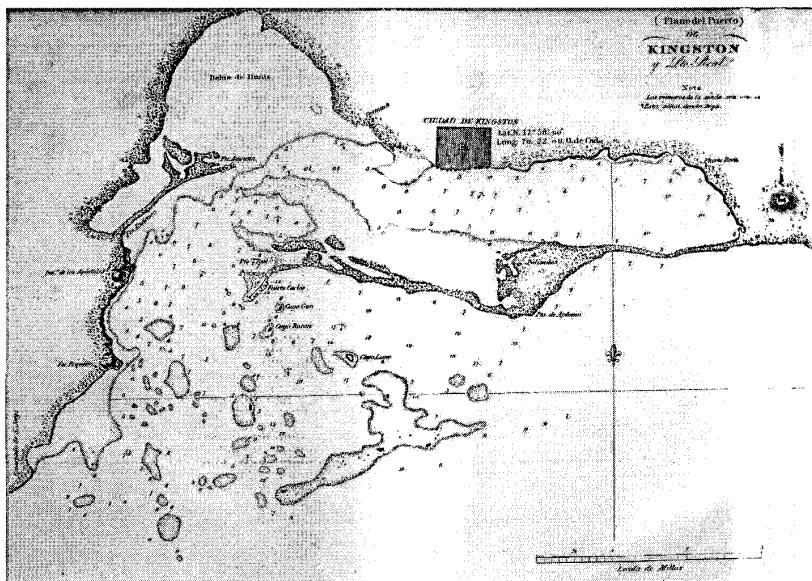
yor razón debe observarse esta regla en la navegación por las costas de Cuba. En esta isla pueden reducirse a dos los puertos del destino para las embarcaciones que van de Europa y son Santiago de Cuba y La Habana: si se va al primero es menester en cualquier estación del año dirigirse a él en derechura [...] Pero si se va a La Habana siempre deberá atenderse a la estación, esto es que si cuadra la navegación en la de nortes se hace derrota por el sur de Cuba, aunque después haya que desandar la distancia que media entre el cabo San Antonio y La Habana, pues este inconveniente no es de modo alguno comparable con los que puede ocasionar en la navegación por la costa septentrional un norte duro, que no sólo expondría el buque a graves riesgos, sino a mucho mayor demora que la que ofrece el navegar desde cabo de San Antonio a La Habana, pues esta distancia la hace andar brevemente la corriente siempre favorable del ENE.¹⁷

Las indicaciones que ofrece el *Derrotero* son prácticas y de gran utilidad. Por ejemplo, en el caso de Barbados señala:

La bahía de Carlisle es muy honda y capaz de 400 embarcaciones; pero su fondo está sembrado de piedras que rozan los cables. En esta bahía se está al abrigo de las brisas; pero no de los huracanes, que son muy temibles; hay buena agua, y los [habitantes] del pueblo proveen de ella a las embarcaciones, pagándole cinco reales de vellón por cada pipa, la leña es muy escasa y es preciso proveerse de ella en San Vicente, Tobago o [en] otras islas.¹⁸

¹⁷ *Ibid.*, p. 279.

¹⁸ *Ibid.*, p. 77.



Puerto de Kingston, Jamaica.

En cambio, Tobago “no sufre de huracanes”, por lo que las embarcaciones encuentran en ella mayor seguridad durante todo el año. Enseguida destaca la existencia de excelentes surtideros en esa isla. Llegando a Santa Lucía, afirma que posee “el mejor puerto de todas las Antillas [...] con costas tan tajadas, que sirven de muelles donde pueden dar de quilla los mayores navíos”.¹⁹

De cada una de las islas se ofrece una descripción meticolosa de sus litorales, siempre acompañada de una mención especial del puerto donde se concentra la actividad comercial y al cual se aconseja que lleguen las embarcaciones. En la Martinica es Fort Royal (el actual Fort de France), donde se encuentra la ciudad principal y el comercio. En Guadalupe, se trata de Punta Pitre, en la parte occidental, y de Basseterre, en el suroeste; en Antigua, San Juan es la capital. De Dominica dice que no tiene puertos seguros, pero que sus costas son limpias y que se puede atracar a menos de una milla de ellas. Y así, sigue el recorrido hacia el norte por las islas medianas y pequeñas.

De San Martín, ubicada donde el arco insular se tuerce ligeramente al oeste, destaca los dos centros de población: Philipsbourg, holandés, y Marigot, francés, correspondientes a cada una de las colonizaciones de la isla. En algunos casos, como en el de esta isla, y antes en Martinica, el texto apunta la ubicación de los fuertes que las defienden y cuántos cañones poseen. Al llegar a las islas Vírgenes, lo que interesa es, sobre todo, describir los pasos más frecuentados y seguros.

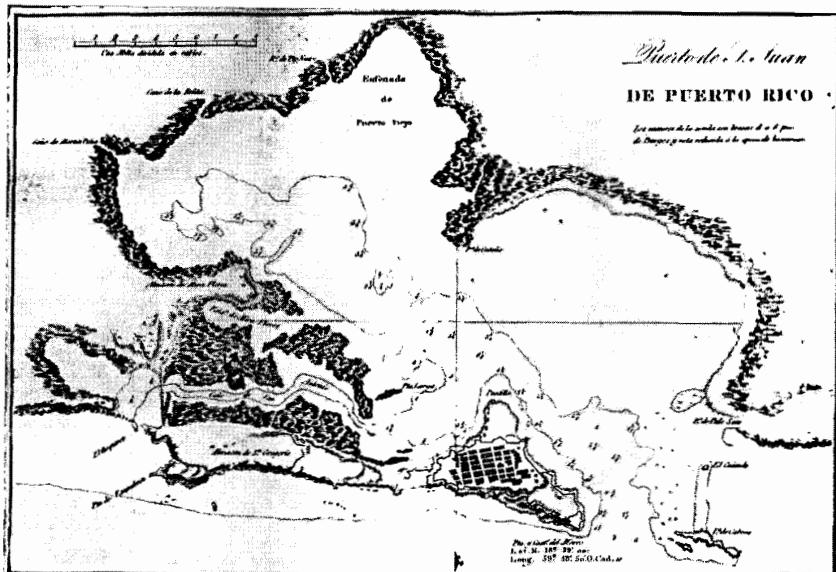
Finalmente, dice que, para navegar de unas Antillas a otras, “no hay más trabajo

que el que ofrece cualquiera otra navegación sencilla”, y tras proponer las rutas alternativas que pueden tomarse en caso de que se complique dicha navegación, el relato se orienta a las Antillas mayores.

En cada una de estas islas subraya las cualidades de sus fondeaderos, sus características y limitaciones. Las instrucciones reunidas sirven “para navegar por ellas con seguridad y acierto”, de sotavento a barlovento y viceversa. Se avisa dónde hay arrecifes a flor de agua, y en qué lugares se anuncian con el color blanquecino del agua o constituyen un verdadero antimural; si hay otros inconvenientes para circular, se explica con precisión qué posición debe tomar la embarcación para dirigirse a una bahía, con qué orientación, lo que deben ver los navegantes en el horizonte para saber si su ubicación es correcta, pues no siempre basta para entrar a un puerto con tener la “guía de un ojo marinero”, y se advierte en cuáles puertos sólo entraban embarcaciones muy pequeñas.

Puerto Rico es recorrido a partir del punto más al NE, la llamada Cabeza de San Juan, y bordeando el litoral norte llega a Aguadilla, “muy frecuentada de las embarcaciones que de Europa van a Cuba o al seno mexicano”, y continúa el itinerario hacia el litoral sur. En Santo Domingo detalla con cuidado cada parte de la isla. Están las dos bahías codiciadas por las potencias imperiales, Samaná y Mole de San Nicolás, pero en ninguno de los dos casos se hace mención a sus características como puntos estratégicos. A la primera, donde Floridablanca pensaba que se podía “hacer el mejor y aun el único puerto y surtidero bueno en aquellos mares e islas para nuestras navegaciones y refugios en tiempo de paz y guerra”, “uno

¹⁹ *Ibid.*, p. 82.



Plano del puerto, capital de la isla de Puerto Rico.

de los mejores [para las] flotas y armadas, y de la navegación mercantil”,²⁰ apenas le dedica unas líneas, y de la segunda sólo señala su dimensión.

De Jamaica, “la colonia principal de los ingleses”, no remite tampoco a lo que ya señalaba unos años antes el mismo Floridablanca, que era “el depósito de las fuerzas navales y de tierra [y] el almacén más proporcionado para el comercio de contrabando en todos los establecimientos españoles de islas y tierra firme”,²¹ pero sí se ofrece una excelente imagen de ella. Entre otras cosas dice:

Esta es la menor de las cuatro Antillas grandes y la colonia principal de los ingleses en la América: su punta oriental, llamada Morante, es muy baja y no puede verse sino estando casi sobre ella, lo cual hace algo difícil la recalada de noche, que no deberá emprenderse sin haber antes tomado conocimiento de las alturas de Yalas, que son las más meridionales de esta parte de la isla, y pueden descubrirse a más de doce leguas en tiempo claro. La costa desde la punta Morante hasta punta Rocas es muy sucia de arrecife, que sale de ella dos millas a la mar; y como alrededor de dicha costa corre el agua al N, se hace preciso pasar a tres o cuatro millas de ella hasta rebasar de punta Roca.²²

Si la intención al reimprimir el *Derrotero* era conocer el Golfo-Caribe para evitar ataques o para llevar la guerra a Cuba, la sección dedicada a la *reina y perla del archipiélago de las Antillas*, fue especialmente provechosa. La minuciosidad de la

exposición se muestra al describir sus costas. Sólo en este caso, y hablando de Guantánamo, por ejemplo, se hacen anotaciones acerca de cuánto espacio hay para fondear cualquier número de escuadras “con total separación unas de otras”. “Su boca es espaciosa pues entre sus dos puntas exteriores hay casi dos millas de amplitud: la punta oriental es muy limpia, y puede atracarse sin recelo, pues no hay más riesgo que el que se presenta a la vista.”

Asimismo, se ofrecen consejos para seguir distintas derrotas, al anochecer, en determinados lugares, en tiempo de nortes. Se explica que para llegar a la isla de Cuba “en la estación lluviosa o de sures se debía navegar por el N de Puerto Rico y Santo Domingo, así como en la estación de los nortes por el S de las mencionadas islas”, y si el destino es Santiago, “en cualquiera estación del año dirigirse a él en derechura”.²³ Incluso, en el caso de aquellos puertos que sólo eran adecuados para embarcaciones muy pequeñas, se remite al plano para que pudieran manejarse y dirigirse. Para los lugares en los que no era necesario advertir nada, “la simple inspección del plano [como] guía [era] suficiente para ejecutarlo con todo acierto”.

Antes de entrar al Golfo de México, se dirige a Bahamas. Nassau es vista como un almacén de géneros europeos, desde donde se redistribuyen a diversas partes, en particular a Cuba.

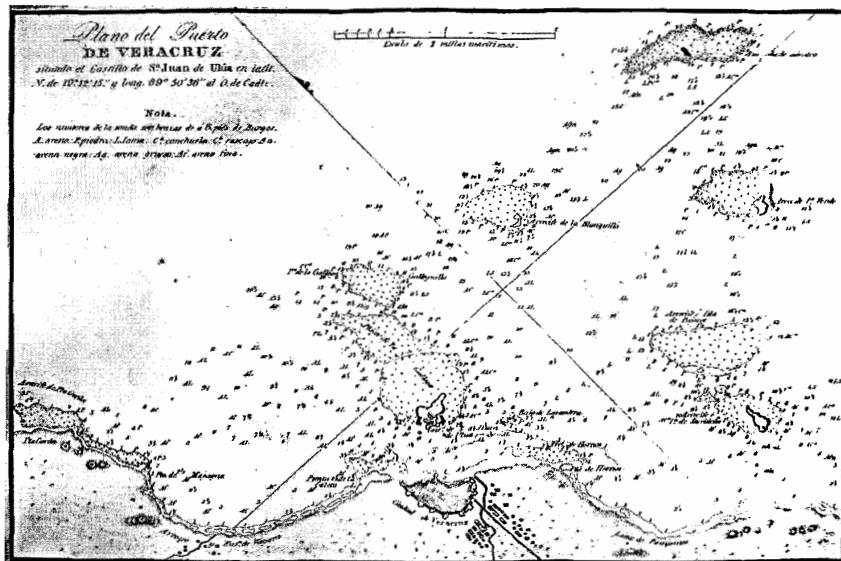
Por lo demás –añade– no puede mirarse como un establecimiento de importancia, y sí considerarse como un punto de reunión de contrabandistas, que en tiempo de guerra

²⁰ Floridablanca, *Instrucciones*, en Ferrer, *Obras*, 1899, p. 229.

²¹ *Ibid.*, p. 235.

²² *Derrotero*, 1825, p. 167.

²³ *Ibid.*, pp. 194 y 278.



Puerto de Veracruz, seno mexicano.

hacen un corso, que muy bien puede llamarse piratería.²⁴

Estando en las inmediaciones de Bahamas, ofrece las rutas seguras para dirigirse a La Habana y al seno mexicano. Ninguna ofrecía más ventajas que la del canal Viejo o costa sur de Cuba viniendo de Europa.

Al terminar la descripción de las Antillas, "y dadas las advertencias para recalcar y navegar por ellas y sus canales", se ocupa del litoral del continente, dividiéndolo en "trozos de costa según convenga, clasificándolos según los vientos y corrientes, para que resulte más expediente el conocimiento de las diferencias que en ellos se notan".²⁵ El primer segmento va de la punta de Paria a Cartagena, después de Cartagena a Cabo Catoche, y por último, a partir de Cabo Catoche se entra al seno mexicano, primero hasta la bahía de San Bernardo y de ahí llega a Las Tortugas. Anota cómo son los pasos o canales entre los islotes, si son fracos y limpios o son estrechos, dónde se corre riesgo, por cuáles pueden circular buques grandes, dónde se tiene "que dar resguardo más que a lo visible",²⁶ si se forman hermosas ensenadas, cuáles puertos sólo deben tomarse de día, a qué distancia conviene atracar, e, igualmente, cómo son los contornos de las islas frente a los litorales a lo largo de la costa firme y, en algunas de ellas, dónde se ubican las poblaciones, los muelles y los almacenes.

En el primer tramo descrito, destaca el puerto de la Guayra como "el principal

de toda esta costa, por el gran comercio que en él se hace", pero también nombra, entre otros, a Cumaná, Barcelona, Puerto Cabello (del que aclara que los buques de guerra sólo deben entrar a él para carenar o dar de quilla a la embarcación que lo necesite, de lo contrario era mejor quedarse en la ensenada), Maracaibo, Santa Marta y Cartagena.²⁷ De esta última se avanza hacia Portobelo y continúa a Cabo Catoche. Frente a la costa oriental de la península de Yucatán las islas están todas bien descritas. El recorrido hasta llegar a México está acompañado de advertencias y reflexiones para navegar a lo largo de toda la costa y, en general, de sotavento a barlovento, por el mar de las Antillas.

El seno mexicano es considerado como un "gran golfo o saco cerrado por todas partes", menos por la del sureste, en la que la isla de Cuba, que avanza bastante al oeste, forma con esta abertura dos pasos, el de Catoche, por el que se comunica directo con el mar de las Antillas, y el otro, al este, con la costa meridional de Florida, con el que se une con el océano Atlántico. Ambos caminos son descritos muy bien en diferentes secciones. Al igual que el capítulo destinado a describir a Cuba y sus alrededores, éste ofrece una mirada detallada del Golfo.

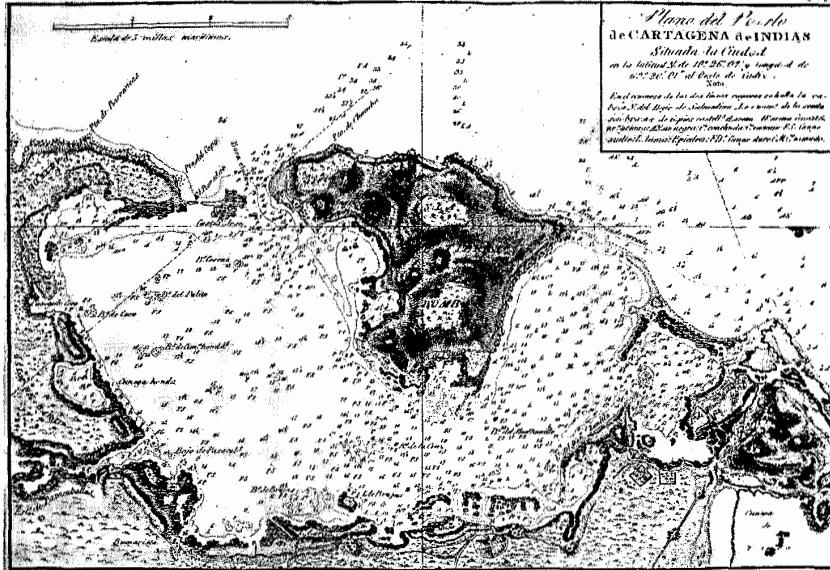
Desde Catoche hasta Sisal, la costa "es muy baja y aplacerada" y van apareciendo los sitios que pueden servir de referencia para facilitar la navegación. El castillo de Sisal, edificado en esta orilla, aparece acompañado de unas cuantas casas en las que se almacenaban los efectos de comercio; luego se indica dónde no se debe fondear, porque el suelo de laja y cubierto

²⁴ *Ibid.*, p. 259.

²⁵ *Ibid.*, p. 304.

²⁶ *Ibid.*, p. 324.

²⁷ *Ibid.*, pp. 328, 332 y 356.



Plano del puerto de Cartagena de Indias.

apenas con una capa delgada de arena “engaña al escandallo”. En Campeche da varias indicaciones que ayudan a reconocer la región y luego describe la sonda, aconseja la mejor distancia de la costa y la profundidad de las aguas que debe buscarse, en qué lugares se puede pasar con seguridad por los canales y cuál es el mejor. Y para asegurar la navegación, ofrece comentarios específicos, diferenciando si se navega de oeste a este, o en sentido inverso y se marcan las rutas a seguir. Siguiendo la derrota se llega a Coatzacoalcos, Alvarado y, en las inmediaciones de Veracruz, al fondeadero de Antón Lizardo, “capaz de toda clase de buques”.²⁸ En este punto el *Derrotero* se basa en cartas levantadas en 1818, con lo cual suponemos que esta reimpresión que venimos comentando se hizo a partir de la segunda edición, la de 1820, que ya incluía el apéndice sobre las corrientes. La descripción de esta costa, hasta la bahía de San Bernardo (conocida también como Espíritu Santo), es escrupulosa y contiene consejos y prevenciones. Por ejemplo, en caso de haberse quedado el ancla en su lugar y el viento fuera de ENE, lo conveniente sería tender al SE una *espía*, por “lo menos de dos calabrotes” o, aconseja, en lenguaje entendible para marineros:

Con el ancla del NO, es menester sumo cuidado, dándola fondo con vientos del ENE, al ESE, porque debiendo quedar a los rumbos opuestos respecto al buque ya en su sitio, lo menos que acontece es quedar las uñas hacia él y no revirarse hasta que con algún N haga el buque por ella.²⁹

El último tramo del recorrido llega a la isla Tortugas, frente a Florida, pasando por la isla de San Luis, la bahía de Galveston, la ensenada y barra de Barataria, cerca del Mississippi, continúa por Nueva Orleans, Mobila, Penzacola, hasta ponerse en la sonda de las Tortugas, reputada como de gran utilidad para emprender la travesía hacia La Habana o el canal de Bahama. Finalmente, después de describir con minuciosidad la imagen de la costa del seno mexicano, las particularidades de la navegación en la sonda de Campeche y cómo recalcar en los puntos principales de Florida occidental, marca las derrotas más convenientes para dirigirse a cualquier punto del seno y cómo navegar de unos a otros en él, para lo cual recomienda siempre tener presente el tipo de vientos, en qué época del año cambian, los rumbos para atravesar con mayor seguridad y que si se llegaba a Veracruz después de un norte, “se procure recalcar a la costa a la caída del viento para aprovecharse de la coyuntura favorable de tomar el puerto al entablarse la brisa”.³⁰

Tal como está ordenado y por el cuidado y detalle de sus descripciones, el *Derrotero* proporcionó, sin duda, un cúmulo de conocimientos fundamentales para un país sin tradición marítima y para una marina que, como la mexicana, apenas nació. Le dio los elementos necesarios para vigilar y defender el litoral de amagos de reconquista y para evitar o disminuir el contrabando.

²⁸ *Ibid.*, p. 455.

²⁹ *Ibid.*, p. 468.

³⁰ *Ibid.*, p. 514.

CONCLUSIONES

El reconocimiento de las Antillas es inequívocal

Derrotero de las Antillas

En primer lugar, más allá de los objetivos perseguidos al reimprimir el texto en cuestión, lo que éste ofrece es una mirada particular, una visión de lo que hoy llamamos la Cuenca del Caribe y que entonces eran las Antillas y el continente. Resulta una manera de ver a la región vecina en la que se encontraba la puerta de entrada al territorio nacional, escenario de grandes disputas interimperiales y por cuyas aguas estaban marcadas importantes rutas de comercio y comunicación.

Lleno de indicaciones prácticas, el texto nos lleva a recorrer todos los vericuetos de la región caribeña, islas y vías de circulación. Con los paisajes marinos y de las tierras litorales, nos permite imaginarnos lo que fueron el Golfo de México y el Caribe a finales del siglo XVIII y las primeras décadas del siglo XIX. De las ciudades, sólo señala las más importantes y raramente indica el número de sus habitantes. Más que imponer los caminos que deberían usarse, el propósito de la publicación era que cada navegante pudiera seguir el que mejor se adaptara a sus circunstancias, y para ello describía con cuanta exactitud podía, incorporando de cuando en cuando reflexiones que merecían citarse como puntos de doctrina “que nunca está de más recordarlos”.

La descripción detallada que ofrece el texto, como un mapa escrito, produce en el lector la sensación de estar navegando por toda la región, con la experiencia asimilada que permite moverse con seguridad. La imagen resultante mezcla la de la

frontera a defender con la de una región llena de paisajes diversos, con características que se comparten en clima, temperatura, morfología, etc. y en la que el comercio constitúa una actividad fundamental.

Es muy probable que las indicaciones contenidas en el *Derrotero* le pudieran servir a los marineros del comodoro David Porter que comandaba la marina de guerra de México y conocía muy bien la región, o que el gobierno mexicano las utilizara para decidir cuál era el mejor lugar para abrir nuevos puertos al comercio libre, y no tanto para enviar barcos, que no tenía, cargados de mercancías nacionales. Al mismo tiempo que es posible recuperar en esas páginas la visión que de la región se fue construyendo en innumerables viajes y observaciones, hasta sentir que era posible afirmar que “el reconocimiento de las Antillas es inequívocal”. El texto analizado resulta, entonces, un derrotero que ofrece una mirada del mar, de las islas, de los puertos, y que permite atisbar en los intereses estratégicos de México, económicos y defensivos, que estuvieron detrás de su reimpresión.

BIBLIOGRAFÍA

-Briseño, Lilian, Laura Solares y Laura Suárez, *Guadalupe Victoria, primer presidente de México (1786-1843)*, Instituto Mora/SEP, México, 1986 (Cien de México).

-Capel S., Horacio, J. E. Sánchez y Omar Moncada, *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Serbal/CSIC, Barcelona, 1988.

-*Derrotero de las islas Antillas, de las costas de tierra firme, y de las del seno mexicano, corregido y aumentado y con un apéndice sobre las corrientes del*

oceano Atlántico, Imprenta Nacional, Madrid, 1820.

-Ferrer del Río, Antonio, *Obras originales del conde de Floridablanca y sus escritos referentes a su persona*, Imprenta de Hernando y Cía., Madrid, 1899, pp. 213-272 (Biblioteca de Autores Españoles).

-Grafenstein, Johanna von, "El Caribe en la política imperial de España, siglo XVIII", *Tzintzun*, núm. 32, julio-diciembre, 2000, pp. 111-138.

-Ibarra Bellón, Araceli, *El comercio y el poder en México, 1821-1864. La lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, Fondo de Cultura Económica/Universidad de Guadalajara, México, 1998 (Sección de Obras de Historia).

-*Los presidentes de México ante la nación. Informes, manifiestos y documentos de 1821 a 1966*, Imprenta de la Cámara de Diputados, México,

1966, t. I (xvi Legislatura del Congreso de la Unión).

-Martín Merás, Luisa, *Cartografía marítima hispana. La imagen de América*, CSIC/Lunwerg/CNIG/MOPTMA/MIE, Madrid, s. a.

-Mendoza Vargas, Héctor (coord.), *México a través de los mapas*, Plaza y Valdés Editores/Instituto de Geografía-UNAM, México, 2000 (Temas Selectos de Geografía de México).

-Muñoz, Laura, *Geopolítica, seguridad nacional y política exterior. México y el Caribe en el siglo XIX*, UMSNH/Instituto Mora, México, 2001.

-Orozco y Berra, Manuel, *Materiales para una cartografía mexicana*, Imprenta del Gobierno en Palacio, México, 1871.

-Victoria, Guadalupe, *Derrotero de las islas Antillas, de las costas de tierra firme, y de las del seno mexicano, corregido y aumentado y con un apéndice sobre las corrientes del océano Atlántico*, s. e., México, 1825.