

CANOAS Y REMOS, VELAS Y BERGANTINES: LOS AUSENTES Y LOS PRESENTES EN EL ARCHIVO COLONIAL

JIMENA N. RODRÍGUEZ
University of California, Los Angeles (U.S.A.)
jimenarodriguez@ucla.edu

Abstract: Canoes and oars are the visible element of Mesoamerican navigation in the colonial archive, but their place will always be subordinate to the idea of European navigation. The sophistication of Mesoamerican vessels is indicated in colonial texts, yet only in a key of curiosity and strangeness, and persistently enunciating their differences. What is then highlighted in the archive is the signifier of European navigation: ships and sails. If we observe these signifiers carefully, we will see that the nature of the archive is silencing and productive at the same time: the silencing enables a text that highlights Hispanic navigation, and it does so because it has to increase its own signifier to cross out the one that needs to be overshadowed in the discourse. But in the operation of enlarging the signifier of one's own place, its excessive force is evident. This order is notorious in Hernán Cortés' *Tercera Carta*, where the fall of the ancient city of Mexico-Tenochtitlan is depicted after the war in Tlatelolco between the Mexican forces and the Spanish army and its allies.

Keywords: colonial archive, navigation, brigantines, canoes, silences.

LA NATURALEZA SILENCIADORA DEL ARCHIVO

En 1519 Hernán Cortés llega a las costas de Veracruz en su camino hacia la ciudad de Tenochtitlán. La Carta primera relata lo sucedido en la costa Veracruzana, la llegada y el desembarco, los primeros contactos, la fundación de la primera villa hispánica y la decisión de seguir su incierto camino. La carta omite, sin embargo, dar información sobre la manera en que los españoles usan la infraestructura de los habitantes del lugar en cada etapa. Es común en-

ISSN 2283-7949
GLOCALISM: JOURNAL OF CULTURE, POLITICS AND INNOVATION
2021, 2, DOI: 10.12893/gjcp.2021.2.12
Published online by "Globus et Locus" at <https://glocalismjournal.org>



Some rights reserved

contrar indicaciones vagas del tipo “los españoles se habían aportado” (Cortés 1993: 119), es decir, habían llegado a puerto; o encontrar referencias opuestas, la idea de que no pudieron bajar por no haber en la costa “puerto ni parte donde pudiese surgir” (Cortés 1993: 122). Es común – decíamos – encontrar la presencia y la ausencia de lugares, embarcaderos y bahías defendidas de los vientos donde pueden entrar los navíos españoles con seguridad, pero es poco común – por no decir inexistente – encontrar una marca en la escritura que hable de un reconocimiento concreto de la infraestructura mesoamericana que los españoles usaron y usufructuaron. La navegación marítima está explícitamente asociada a lo hispano en los textos coloniales y a la llegada de los europeos al continente; pero el hecho de que la expedición de Cortés haya llegado a las costas de Yucatán (y luego a Veracruz) y desembarcado en determinadas zonas de la costa y no otras no fue una casualidad, y muchísimo menos una experticia.

Antes de los barcos de Cortés, los barcos de Grijalva habían arribado aproximadamente a los mismos sitios. Podríamos pensar que todas las primeras expediciones al continente – y todos los barcos españoles que llegaron a la zona – se valieron de la infraestructura mesoamericana, pero esta obviedad es un dato que ha sido sistemáticamente ocultado. No obstante, lo no dicho ya sea porque no se quiere decir, o por ser demasiado obvio, no es algo ausente: muy por el contrario, es el dato de una presencia. Existieron lugares especialmente organizados para la funcionalidad y organicidad del movimiento marítimo, estructuralmente preparados para el desembarco y el movimiento mercantil¹, pero si rara vez se menciona esto en las primeras crónicas europeas es porque en “lo ausente – ya sea por elipsis o por hiperbólica iteración – radican los puntos ciegos y la potencia de lo colonial” (Anón, Rufer 2018: 110). En este sentido “los ausentes” y “los presentes” son complementarios para entender el funcionamiento y la operatividad del colonialismo en la división histórica entre Europa y América. Las culturas mesoamericanas tuvieron una práctica de navegación importantísima, con sofis-



ticados métodos náuticos, pero la información fue sistemáticamente omitida en las representaciones coloniales en el mismo gesto que se exaltaba y agigantaba la navegación hispánica.

¿Cómo dismantelar entonces la naturaleza silenciadora de los textos?, ¿dónde leer esta presencia-ausente?: ¿es en el silencio mismo?, ¿es en el “encubrimiento de la letra” (para usar la metáfora de Dussel)? Es claro que con la llegada de los europeos las tradiciones de navegación indígena no desaparecieron sino que convivieron con la de los recién llegados, pero también es claro que los textos del archivo colonial ignoran la presencia de los indígenas, suprimen su agencia, desconocen logros, espacios y tradiciones. El objetivo no sería entonces el de descubrir datos, sino más bien el de desenmascarar la naturaleza silenciadora del archivo colonial, observando la manera en que se agiganta la navegación hispánica.

INDIOS, CANOAS Y REMOS

Quienes tengan la inquietud por la navegación mesoamericana deben lidiar con una tradición de navegación prehispánica apenas perceptible o inferida en la mayoría de los casos, asegura Mariana Fávila². Seguramente habrá que lidiar con espectros, pero ¿cómo abrirles espacio? Tenemos la sospecha que la clave es observar lo más obvio en detenimiento. La navegación a vela ha estado históricamente asociada a lo europeo en el archivo colonial, y no porque la tecnología no existiera en el mundo mesoamericano – se sabe que los pueblos a lo largo de la costa del Golfo de México usaban una rama de mangle como vela (Ochoa 1994: 1) –, sino porque la navegación a vela fue resaltada en tanto parte de la epopeya europea.

Hacia febrero de 1519 Hernán Cortés llega a Cozumel y envía un navío a Yucatán con una carta para “rescatar” a unos naufragos de los que había noticia desde la expedición de Córdoba. Jerónimo de Aguilar se une a la expedición de Cortés después de haber vivido en Yucatán por 8 años y en la Primera *Carta de relación* se dice que Hernán Cortés vio llegar a Gerónimo de Aguilar en “una canoa a



la vela” (Cortés 1993: 123). Francisco López de Gómara en su *Historia general de las Indias y la Conquista de México* presenta el momento del encuentro con la misma información: “estando Cortés comiendo le dijeron cómo atravesaba una canoa *a la vela*, de Yucatán a la isla” (Gómara 1979: 29). López de Gómara menciona que en dicha canoa llegarían cuatro hombres “desnudos en carnes” y sus cabellos “trenzados y enroscados sobre la frente como mujeres” (29): uno de ellos era Aguilar. Bernal Díaz, quien también describe este particular momento en su *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España* (escrita entre 1551-1568 y publicada en 1632), ofrece una información similar, pero deteniéndose puntualmente en la condición “aindiada” de Aguilar al momento del rescate:

Y luego se vino el Tapia con el español adonde estava Cortés. Y antes que llegasen, ciertos soldados preguntavan al Tapia: “¿Qu’ es del español?”, e aunque ivan junto con él porque le tenían por indio propio; porque de suyo era moreno y tresquilado a manera de indio esclavo. Y traía *un remo al hombro* y una cotara vieja calzada y la otra atada a la cinta y una manta muy vieja y ruín, e un braguero peor con el que cubría sus vergüenzas (Bernal Díaz 2005: 70, cursivas mías).

Bernal describe el aspecto físico y la vestimenta de Aguilar: llega con “un remo al hombro” y está “moreno” y “tresquilado”, llevando “cotara”, “manta” y “braguero”. La descripción busca escribir la diferencia: es una cotara “vieja” y una manta “muy ruín” y un braguero aún “peor” que cubría las “vergüenzas”. Lo presente en el texto es aquello que convierte a Aguirre en un “indio”, pero de esa diferencia leemos con atención la ausencia de “la vela” en la descripción de Bernal³. En este caso, no se trata tanto del silencio o lo que no está, sino más bien de lo que aparece en su lugar, es decir, la manera en que los lectores ven el regreso de Aguirre mediante una imagen inicial particular: la del “remo al hombro”. El “remo” es metonimia del mundo indígena en el texto de Bernal Díaz y la imagen inaugura la visión de Aguirre regresando del mundo-otro al propio.



El pasaje no merece mayores comentarios si no fuera porque ha sido parte de argumentos a favor y en contra de la presencia de la navegación a vela en el mundo mesoamericano⁴; y que – a partir de ella – hay quienes incluso asumieron que la canoa habría sido “adaptada por iniciativa de Aguilar” (Bosch García 1981: 17), es decir, que el español habría acondicionado la canoa con una vela: lo que es casi como decir que la navegación a vela sólo era posible porque Aguilar estaba presente. No sólo la modernidad temprana y sus protagonistas realzan a la nave como artefacto y a la navegación a vela como el arte que posibilita la expansión, sino que historiadores recientes reproducen el mismo gesto, reforzando y sosteniendo la idea de la navegación como un dominio europeo. Canoas y remos serán el único elemento visible de la navegación mesoamericana en el archivo colonial, pero su lugar será subalterno a la idea de la navegación europea. La sofisticación de las embarcaciones mesoamericanas será señalada en los textos coloniales, pero siempre en la clave de la curiosidad y la extrañeza, y en el constante señalamiento de las diferencias⁵. Lo que queda entonces resaltado en el archivo es el significante de la navegación europea, barcos y velas, y su semantización.

Si observamos este significante en detenimiento vemos que la naturaleza del archivo es silenciadora y productiva al mismo tiempo: el silenciamiento habilita un texto que resalta la navegación hispánica, y lo hace porque tiene que agigantar el significante propio para tachar al que necesita ser opacado en el discurso. Pero ese mismo discurso denuncia: en la operación de agigantar el significante del lugar propio se evidencia su fuerza desmedida. Este orden es notorio en las Cartas de relación de Hernán Cortés, especialmente en la Tercera carta en donde se narran los sucesos ocurridos en el año 1521 y se representa la caída de la antigua ciudad de México-Tenochtitlan, después de la guerra en Tlatelolco entre las fuerzas mexicas y el ejército español y sus aliados. Hernán Cortés narra de manera retrospectiva el asedio a Tenochtitlán comenzando con los preparativos y finalizando con la captura de Cuauhtémoc. El autor concluye la redacción de su carta en Coyoacán, en abril de



1522, y en ella es lugar común leer: el “poder naval” de los españoles y sus bergantines en la guerra. Este significante propio está resaltado en el texto para “hacer sombra” sobre aquello que necesita ser opacado en el discurso. El bergantín es una imagen que oculta o borra y que – oblicuamente – permite leer una presencia – ausente en el texto. Esa presencia-ausente opacada por una imagen desproporcionada se deja ver porque si la navegación mesoamericana no está en el texto es porque lo otro (el bergantín en este caso) fue encajado en tanto parte de la epopeya cortesiana en su lugar.

VELAS Y BERGANTINES

El bergantín fue una nave ligera de dos palos que medía no más de 14 metros de largo y no más de dos metros de altura, y que contaba con un castillo en el cual albergaba una pieza de artillería. Cortés había construido bergantines para reconocer la laguna con los pertrechos de las naves encalladas en Veracruz; pero estos primeros bergantines serían destruidos por las fuerzas mexicas en el episodio conocido como la Noche Triste, en junio de 1520. Recluido en Tlaxcala el narrador de la Tercera carta dice que ordenó la construcción de otros trece barcos, que fueron ensamblados entre finales de 1520 y principios de 1521 por el carpintero Martín López y sus “ayudantes” tlascaltecas⁶. Cortés menciona más de 100 veces la palabra “bergantín” en su Tercera carta y asegura que “la llave de toda la guerra estaba en ellos” (Cortés 1993: 372). Una vez ensamblados, los barcos fueron probados en el río Zahuapán en febrero de 1521, y desarmados para ser transportados hacia el lago de Texcoco, en donde les fueron colocadas las piezas de artillería en mayo de ese mismo año (Martínez 1990: 291). El armado y el singular transporte de los bergantines desensamblados (piezas de madera, jarcias y otros aparejos, mástiles etc.) – también realizado gracias al trabajo de los locales – tiene un lugar destacado en la Tercera carta. Asimismo, Cortés compone la imagen de la llegada de los bergantines al lago con exaltación y entusiasmo, y describe la comitiva de



más de “ocho mil hombres”, que – desde la “avanguardia” a la “retroguarda” – ocupaba más de “ocho leguas por tierra” (Cortés 1993: 338).

A la vez, Cortés detalla en su carta el ejército de defensa que acompañaba la comitiva: otros “diez mill hombres de guerra” (Cortés 1993: 338). La columna entera llega a su destino “con mucho placer y estruendo de atabales” – según Cortés – y era tanta la gente que, “desde que los primeros comenzaron a entrar hasta que los postreros hobieron acabado, se pasaron más de seis horas sin quebrar el hilo de la gente” (Cortés 1993: 339). Los bergantines fueron re-ensamblados y, a mediados de mayo, botados en la laguna gracias a unas enormes zanjas cavadas y acondicionadas para la ocasión. La descripción de las tareas realizadas para esto último también tiene un lugar prominente en la Carta. En efecto, todo lo relacionado a los bergantines tiene un lugar destacado, se narra minuciosamente y ocupa un espacio considerable del texto. Cortés no sólo utiliza la metáfora del bergantín como “la llave de toda la guerra” (Cortés 1993: 372) sino que explícitamente menciona más de una vez que “la cibdad de Temixtitlán no se podía ganar sin ellos” (Cortés 1993: 317), cosa por demás obvia si pensamos que fue una ciudad lacustre. Pero es de señalar que parte de la crítica ha echo eco de esta imagen destacada y agigantada del barco en el texto, señalando la habilidad y destreza de Cortés de hacer una “guerra naval”; argumentando que fue uno los “aciertos” que lo llevaron a “la victoria”; e incluso destacando las “ventajas” de los bergantines frente a las canoas en sus estudios. Se dice que tanto por su calado como por su ergonomía los bergantines habrían “superado” la velocidad de las canoas, ayudados principalmente por las “velas desplegadas” y la fuerza de los remos, seis por banda (Gardiner 1956: 130, 133; Martínez 1990: 294; Cárdenas de la Peña 1986: 107; Thomas 1994: 545; Romero Gómez 2017: 10, 81).

Sin embargo, argumentamos aquí lo opuesto: no es que Cortés ganó la guerra por su “destreza” y habilidad de hacer una guerra naval: en un sentido estricto era la única manera de hacer la guerra



en Tenochtitlán. Tampoco es que ganó la guerra por la “superioridad” de sus barcos, sino que, porque los mexicas eran expertos navegantes, la guerra se extendió por más de 12 meses⁷. En otras palabras, el hecho de destacar el bergantín en el texto oculta la agencia indígena: el poder y la destreza mexica de hacer una guerra ejemplar. La estrategia narrativa de Cortés examinada en detenimiento lo pone en evidencia. El narrador de la Tercera carta anuda su persona a los bergantines. Todas las acciones relacionadas a ellos se narran en primera persona: “mandé construir”, “proveí de enviar por todo el fierro y clavazón y velas y jarcia”, “proveí, porque no había pez, la hiciesen los españoles” (Cortés 1993: 315), “mandé”, “llegué”, “salí”, etc. Esta estrategia no es nueva ni extraordinaria en Cortés, quien narra los sucesos en una primera persona omnisciente que lo decide y hace todo, dando muy poca o ninguna atención a los demás actores en los sucesos. Se trata de una estrategia que lo posiciona en el centro y lo convierte en el protagonista de los sucesos (Pastor 1988: 120 y sig.). En este mismo sentido en la Tercera carta el barco está en el centro de la argumentación y es presentado como la pieza central en el asedio de la ciudad y –como no podía ser de otra manera – Cortés está *al centro del centro*: “[...] y lo de los bergantines importaba mucha importancia y se requería grand concierto y cuidado, determiné *de meter en ellos* porque la más aventura y riesgo era la que se esperaba por el agua (Cortés 1993: 370-71, cursivas nuestras).

Durante el asedio a Tenochtitlán, mientras Olid, Alvarado y Sandoval entrarían por las calzadas de Coyoacán, Tacuba e Itzapalapa, respectivamente, con caballos y aliados; Cortés conduciría los bergantines con 300 artilleros, arcabuceros, ballesteros y marineros que remaban junto a cientos de canoas aliadas (Espino 2013: 195)⁸. En la argumentación de la Tercer carta, los bergantines “importaban mucha importancia” justamente porque los demás elementos del ejército no podían internarse y avanzar en la ciudad dada la fuerte defensa que tenía. El avance se presenta en función de la ayuda recibida desde los bergantines, representados como “la salvación” y “la esperanza” durante el asedio: “esperaban mi llegada



con los bergantines como la salvación” (Cortés 1993: 370). Pero es justamente el hecho de marcarlos y remarcarlos, lo que nos habla más de los obstáculos de la incursión en la ciudad y la dificultad de tomarla, que de otra cosa. Como asegura Inga Clendinnen en su célebre artículo, después de la expulsión de los españoles (la llamada Noche Triste), los mexicas habían quedado fuertemente favorecidos por el poder de sus hombres y sus tácticas de combate, que fueron adecuándose con exactitud y precisión a cada circunstancia durante la guerra (Clendinnen 1993: 26)⁹. Por esto mismo, no intentamos aquí demostrar que la defensa de la ciudad fue ejemplar por agua y tierra, sino desvelar la estrategia narrativa de Cortés, que al exaltar el lugar y la preponderancia de los bergantines en la Tercera carta oculta el hecho de que tanto la caballería como la infantería de los españoles no pudieron desempeñar sus funciones debido a la organización de las calzadas en la ciudad (Romero Gómez 2017: 86), y – sobre todo –, debido a la resistencia, permanencia y lucha de los mexicas en la laguna.

Un momento especialmente remarcado en la Tercera carta es cuando los navíos españoles se enfrentan a “la flota de canoas” enemigas que venían “con mucho ímpetu” en su derrota hacia Cortés y que, a poco de llegar, “se estuvieron quedos” (Cortés 1993: 372). Frente a frente, en el agua, el narrador de la carta presenta el choque de la siguiente manera:

Plugo a Nuestro Señor que estándonos mirando los unos a los otros, vino un viento de la tierra muy favorable para embestir con ellos, y luego mandé a los capitanes que rompiesen por la flota de las canoas y siguiesen tras ellos fasta los entrar en la cibdad de Temixtitlán. Y como el viento era muy bueno, aunque ellos huían cuando podían, embestimos por medio de ellos y quebramos infinitas canoas [...] que era la cosa del mundo más para ver. Los de la guarnición de Cuyoacán que podían mejor que los de la cibdad de Tacuba ver cómo veníamos con los bergantines, como vieron todas las trece velas por el agua y que teníamos tan buen tiempo y que desbaratábamos todas las canoas enemigas, según después se certificaron, fue la cosa del mundo de que más placer hobieron (Cortés 1993: 372-73).



El espectáculo (“era la cosa del mundo más para ver”) se compone de imágenes casi sonoras (viento, embestir, romper, quebrar) de la batalla naval, en donde la destrucción favorece al bando de Cortés y sus aliados¹⁰. La cuestión teleológica siempre presente en las crónicas se complementa aquí con la oposición entre bergantines y canoas, siendo las canoas “fáciles” de “quebrar” gracias a la ayuda de las velas (“plugo a Nuestro Señor” que sopla un “viento muy bueno”). La imagen espectacular se pone frente a los ojos del espectador en una estrategia que narra lo que vieron quienes vieron llegar a la flota de bergantines desde tierra. En la lógica de la enunciación son ellos (“los de la guarnición de Cuyoacán”) quienes, como testigos (“segúnd después se certificaron”), ven la destrucción del enemigo cuando vieron llegar “todas las trece velas por el agua”. La imagen metonímica del barco “desbaratando todas las canoas enemigas” construye la oposición entre los ejércitos y compone la victoria en el texto. La metonimia es significativa en la narración porque opera como una imagen del éxito en el argumento de Cortés. Se narra el despliegue y repliegue de las velas, el favor del viento y la ayuda divina siempre en función de la destrucción del enemigo: “dar caza a las canoas” (Cortés 1993: 373). Si leemos a la vela entonces, metonimia del bergantín, como la clave de la argumentación de Cortés, vemos que con esta imagen se construye la superioridad y el elemento principal que se quiere destacar en el texto, el que le permite “dar mayor y mejor victoria” (Cortés 1993: 372). En otras palabras, si observamos a la metonimia como una figura significativa en la narración veremos que privilegia una parte (los españoles) por el todo (el ejército de aliados y los pocos hombres de Cortés en sus bergantines).

Es claro que la victoria de Cortés se sucede gracias a varios factores, uno de ellos la ayuda de las embarcaciones aliadas en el frente acuático y, fundamentalmente, el abandono y la deserción de los pueblos cercanos geográficamente a los mexicas, que dejaron de proveer víveres a la ciudad aliándose con los españoles y generando el debilitamiento estructural de los sitiados (Delgado Gómez 388). Sin embargo, en la victoria narrada en la Tercera carta de relación,



poco se dice de las embarcaciones aliadas y es poco común encontrar una marca en la escritura que hable de un reconocimiento concreto de la agencia de los aliados en el asedio. El reconocimiento puede leerse en la escritura en algunos momentos de la narración, pero de forma oblicua, siempre focalizando en el yo-narrador, a la manera de “y ellos tenían muchas canoas para me ayudar” (Cortés 1993: 388). Asimismo, más allá de un análisis lexico-cuantitativo del texto que revele que la palabra “canoa” está empleada menos veces que la palabra “bergantín”, lo importante es señalar que cuando el narrador habla de las “canos aliadas” (“canos amigas” dice el texto), siempre menciona primero a las naves españolas. Mejor dicho, si menciona a las “canos amigas” es después de los bergantines, siempre (“y combatían los bergantines y canos por dos partes”); no importa que las canos los superen en número (“los siete bergantines y las mill canos de nuestros amigos”) o quizás, por eso mismo.

Sostenemos entonces que, justamente, porque las “canos amigas” doblan en número los bergantines¹¹, éstos van siempre primero en la narración en un gesto que, singularizándolos, esconde la naturaleza del ejército que logró tomar la ciudad, niega el protagonismo de los aliados y, metonímicamente, da la participación en el asedio a sólo una parte de los implicados. En este sentido, el mito de la “tecnología superior” repetido hasta el hartazgo hasta hace unos pocos años atrás, es uno construido retóricamente hablando en el archivo cortesiano, como asegura Clendinnen. Las asunciones de la victoria sobre los mexicas basadas en dicho mito y archivo (hombres a caballo contra hombres a pie; espadas, fusiles y ballestas contra arcos y flechas; pólvora y cañones contra cuerpos desnudos; barcos y velas contra canos y remos) son todos los argumentos que Cortés – como testigo y narrador del texto – presenta al rey.



CODA

La atención puesta en el detalle del uso retórico del bergantín en la guerra expone la hipótesis general aquí sostenida, la idea de que los primeros documentos coloniales exageran aquello que oculta lo que se quiere opacar en el discurso. Los bergantines en la Tercera Carta de relación pueden ser leídos entonces como elementos destacados porque con ellos se quiere borrar lo que estaba antes. Lo ausente en el texto genera un hueco que está ocupado por la imagen agigantada de la nave española, pero esa alteración embarra y torsiona el lenguaje épico del archivo. En uno de sus textos más famosos, Michelle De Certeau se preguntaba ¿qué se puede captar del discurso del ausente? (2006: 236) y planteaba en su tan característico y evocativo lenguaje que hay algo que está fuera del texto y que – sin embargo – se nota en él (De Certeau 2006: 240)¹². Ese elemento ausente no tiene un “lenguaje propio” dirá De Certeau, pero se nota como “una herida” en el discurso. No es que podamos ver al otro en el hueco del texto – “no es un agujero por donde se vería otro paisaje u otro discurso” (De Certeau 2006: 241) – sino que “fragmentado”, “repetido” y “aderezado” lo propio devela una inquietud extraña, porque marca en el discurso algo exterior al discurso (De Certeau 2006: 242). En este mismo sentido, el bergantín, adornado retóricamente, reiterado hasta el cansancio y fraccionado en mil partes multiplicadas una y otra vez en el discurso de Cortés permite leer – oblicuamente – una presencia – ausente en el texto. Pero la pregunta que está detrás de todo esto es si quinientos años después de la mal llamada “Conquista” y en el año de la conmemoración de “la caída” de México-Tenochtitlán podemos seguir leyendo la Tercera carta como un documento que nos dice lo que pasó en la guerra entre las fuerzas mexicas y las indoespañolas. Esta pregunta es teórica para la Historia y está relacionada con el problema de cómo sortear la cuestión de la subjetividad para acceder a un mundo no textual¹³; pero también lo es para la crítica literaria, porque está relacionada con el problema de cómo sortear la cuestión ciertamente totalitaria de que todo es discursivo. Quizás



por nuestra formación es muy difícil pensar que podemos acceder al mundo (no textual) de lo sucedido en 1521 y a la caída de la antigua ciudad de México – Tenochtitlan a través de la Tercera carta. Nuestro entrenamiento hace que leamos las estrategias que permiten identificar a la Tercera carta como una producción literaria, sujeta a los intereses de su autor; pero si aceptamos la premisa de la teoría literaria (la Tercera carta es un texto o una representación de la realidad) el trabajo de la crítica es entonces asediar el archivo desde una perspectiva global que incluya a los ausentes.

NOTAS

¹ El concepto de “paisaje cultural marítimo” (Westerdahl 1992) puede ayudarnos a imaginar lo encontrado por los recién llegados en la costa. Los europeos llegaron a una geografía cultural en donde el espacio terrestre y acuático estaba ocupado y delimitado por la presencia de puertos, barcos, rutas y obras de ingeniería hidráulica como puentes, diques, calzadas, etc. Particularmente desde la arqueología especializada en el mundo maya se ha estudiado la infraestructura cultural marítima en esa geografía y la presencia de puertos y bahías para el intercambio comercial (Andrews 1990, 1998). Sabloff señala que el robusto comercio marítimo que los mayas tenían en Cozumel influyó el recibimiento de los primeros españoles en la zona: “Cozumel received the Spaniards in a relatively friendly manner. I feel that these actions were not coincidental, but were consistent with Cozumel’s mercantile pragmatism. That is to say, adaptability and opportunism characterized Cozumel’s development from Florescent times through the Conquest” (Sabloff 1977: 83).

² Mariana Fávila Vázquez ha trabajado la navegación mesoamericana desde una perspectiva multidisciplinaria y sus investigaciones dan luz sobre las posibles fuentes o marcadores en donde quienes estamos interesados en el tema podemos leer información. Entre otras fuentes principales de la navegación pre-hispánica ella estudia: los textos de los primeros viajeros europeos en las crónicas americanas; los testimonios etnohistóricos o textos elaborados por las elite mexica y tarasca ya en un contexto ya aculturado (Sahagún o la *Relación de Michoacán*, por ejemplo); los códices (Boturini, Mendoza, Florentino); los vestigios arqueológicos; los mapas; la iconografía y ciertos aspectos lingüísticos. Ver Fávila Vázquez 2016, 2020a; Bihar, Fávila Vázquez (2016).

³ En efecto, aunque Bernal no menciona la vela en este momento particular de su narración, sí lo hace en el capítulo 2 de su *Historia*, cuando describe cómo “descubrieron” la provincia de Yucatán, en donde asegura que vieron venir “diez canoas muy grandes, que se dicen piraguas, llenas de indios naturales de aquella poblazón, y venían a remo y vela” (Díaz del Castillo 2005: 10).

⁴ Lorenzo Ochoa resume la controversia sobre la presencia o no de la navegación a vela en Mesoamérica señalando los trabajos pioneros de Henrich Berlin y Clinton Edwards, quienes cuestionan la idea y de Eric J. S. Thomsom y Carl O. Sauer, quienes defienden la



opinión contraria. Ochoa menciona el uso frecuente de la rama de mangle en el sur de Huauteca, asegurando que hasta no hace mucho se usaba y fue luego sustituida por la vela de manta (Ochoa 1994: 4).

⁵ El primero en describir las canoas fue Cristóbal Colón. El 13 de octubre señala que se acercaron a la nao “con almadias” que son “hechas de pie de un árbol como un barco luengo y todo de un pedaço y labrado muy *a maravilla* según la tierra, y grandes, en que en algunas venías 40 y 45 hombres [...]. Remavan con una pala como un forneo, y anda *a maravilla*, y si se les trastorna, luego se hechan todos a nadar y la endereçan” (Colón 1986: 63-64, cursivas nuestras). En la misma clave de *la maravilla* Bernal también las señala de manera similar: “[...] y son grandes y de maderos gruesos y cavados de arte qu’está güeco, y todas son de un madero, y hay muchas de ellas en que caben quarenta indios” (Díaz del Castillo 2005: 11).

⁶ Gardiner señala “la posibilidad” de que el trabajo de los habitantes del lugar haya sido forzado (1956: 107), sin embargo las imágenes del Códice Durán no dejan dudas al respecto (Durán 2002: imagen 61). El Lienzo de Tlaxcala también expresa visualmente el extenuante trabajo de los tlaxcaltecas quienes no solamente cargaban las piezas de los bergantines sino también a los españoles (véase la lámina 30 de la historia visual). Sobre el rol protagónico de los tlascaltecas en la construcción de los bergantines véase A. Jaramillo Arango en *Noticonquista* quien da a conocer el rol central del líder Chichimecatecutli en la construcción de los bergantines.

⁷ La navegación lacustre fue – como señala Bihar – un rasgo cultural primordial de los mexicas (2012). Partiendo de este rasgo cultural podemos entender las estrategias usadas por el ejército mexica a partir del concepto de “guerra anfibia” (Fávila Vázquez 2020b: 52). En este sentido la naturaleza de lo sucedido en 1521 en el lago de Texcoco fue una suma de fuerzas terrestres y acuáticas que participaron de manera cooperativa y en la defensa de la ciudad.

⁸ Cortés omite mencionar aquí lo Bernal señala en su *Historia verdadera*, que es que “el oficio de marinero era despreciado por los castellanos” (Delgado Gómez 1993: 367). Según Bernal Díaz del Castillo no fue fácil proveer de remeros a los bergantines dado que los soldados se negaban a hacer ese trabajo. Pero nosotros creemos aquí que, más que el oficio de marinero en sí, los hombres de Cortés pareciera que se negaban a remar: “[...] cómo vio Cortés que para remar los vergantines no hallava tantos honbres de la mar que supiesen remar, puesto que bien se conoçían los que avían traído en nuestros navíos que dimos al través quando venimos con Cortés, e asimismo se conoçían los marinos de los navíos de Narváez y de los de Xamaica y todos estaban puestos por memoria y los abían aperçebido porque avían de remar, y aún con todos ellos no avía recaudo para todos treze vergantines y muchos de ellos rebusaban y aun dezían que no avían de remar” (Días del Castillo 2005: 422, cursivas nuestras).

⁹ La exactitud y precisión que usaron los mexicas en la guerra, su poder de táctica y adecuación queda evidenciado entre otras en la captura de dos bergantines, que – aunque representados como infalibles armas en la Tercera carta –, fueron igualmente emboscados y apresados (Clendinen 1993: 26). Véase también a Isabel Bravo Bueno (2005: 199-223).

¹⁰ Para señalar toda esta serie de “puestas en escenas” de Cortés-narrador, Verena Dolle habla de la “mirada estetizante” de Cortés (Dolle 2003: 153).

¹¹ Los textos no proporcionan cifras exactas al respecto, pero Federico Navarrete señala que según las estimaciones recientes del historiador Matthew Restall, el ejército que sitió, destruyó y tomó México-Tenochtitlan en 1521 estaba compuesto por 200 indígenas por cada soldado español. Más allá de la cifra en concreto, no cabe duda de que el ejército

que “conquistó” a los mexicas fue mayoritariamente indígena y en este sentido – como asegura Navarrete – la mayoría de los indígenas del periodo colonial se hubieran considerado *conquistadores* y no conquistados (Navarrete 2019: 65).

¹² Agradezco a Mario Rufer la sugerencia de dialogar con el texto de De Certeau, y su atenta lectura de este trabajo.

¹³ Agradezco el estímulo de mis alumnos graduados, especialmente aquí a Juan Pablo García Morales, quien con sus sugerentes preguntas me hizo pensar en estas cuestiones.

REFERENCIAS

- P. Andrews (1990), *The role of trading ports in Maya civilization*, en F. Clancy, P. Harrison (eds.), *Vision and revision in Maya studies* (Albuquerque: University of New Mexico Press), pp. 159-167.
- P. Andrews (1998), *El comercio marítimo de los mayas del Posclásico*, en “Arqueología Mexicana”, VI, 33, pp. 16-23.
- V. Añon, M. Rufer (2018), *Lo colonial como silencio, la conquista como tabú: reflexiones en tiempo presente*, en “Tabula Rasa”, 29, pp. 107-131.
- A. Biar (2012), *La navegación lacustre. Un rasgo cultural primordial de los mexicas*, en “Arqueología mexicana”, 115, pp. 18-23.
- A. Bihar, M. Fávila Vázquez (2016), *Tradición de navegación indígena en Mesoamérica: Los casos lacustres mexicanos y tarasco*, en A. Hoces-García, C. Moral-García (coord.), *El mar. Una forma de vida en América* (Madrid: Historia y Cultura del Mar), pp. 97-124.
- C. Bosch García (1981), *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre* (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México).
- I. Bravo Bueno (2005), *La guerra naval entre los aztecas*, en “Estudios de Cultura Náhuatl”, 36, pp. 199-223.
- E.C. Cárdenas de la Peña (1986), *Hernán Cortés y la navegación*, en A.N. Conzalez (coord.) *Actas del Primer Congreso Internacional sobre Hernán Cortés* (Salamanca: Universidad de Salamanca), pp. 95-123.
- I. Clendinnen (1993), *Fierce and Unnatural Cruelty: Cortés and the Conquest of México*, en S. Greenblatt (ed.), *New World Encounters* (Berkeley: University of California Press), pp. 12-47.
- C. Colón (1986), *Los cuatro viajes y Testamento*, edición de C. Varela (Madrid: Alianza).
- H. Cortés (1993), *Cartas de relación*, edición y notas de Á.D. Gómez (Madrid: Castalia).
- M. De Certeau (2006), *La escritura de la Historia* (Ciudad de México: Universidad Iberoamericana).
- A. Delgado Gómez (1993), *Introducción y notas*, en H. Cortés, *Cartas de relación* (Madrid: Castalia).
- B. Díaz del Castillo (2005), *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, ed. de J.A. Barbón Rodríguez (Ciudad de México, Madrid: El Colegio de México-Universidad Nacional Autónoma de México, Servicio Alemán de Intercambio Académico).
- V. Dolle (2003), *Con bergantines y chalupas puestas de diez mil hombres en las corvas cuestas. Verdad histórica y ficción en el episodio de los bergantines cortesianos*, en “Iberoromanía”, 58, pp. 146-170.

ISSN 2283-7949

GLOCALISM: JOURNAL OF CULTURE, POLITICS AND INNOVATION

2021, 2, DOI: 10.12893/gjcp.2021.2.12

Published online by “Globus et Locus” at <https://glocalismjournal.org>



Some rights reserved

- F.D. Durán (2002), *Historia de las Indias de Nueva España e Islas de Tierra Firme*, estudio preliminar de R. Camelo, J. Rubén Romero (Ciudad de México: Cien de México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes).
- A. Espino (2013), *La conquista de América: una revisión crítica* (Barcelona: RBA).
- M. Favila Vázquez (2016), *Veredas de mar y río. Navegación prehispánica y colonial en Los Tuxtlas, Veracruz* (Ciudad de México: Coordinación de Estudios de Posgrado, Universidad Nacional Autónoma de México).
- M. Favila Vázquez (2020a), *La navegación prehispánica en Mesoamérica. Modelo de conectividad entre la costa del Pacífico y el Altiplano Central 1200-1521 d.C.* (Oxford: BAR Publishing).
- M. Favila Vázquez (2020b), *Las batallas lacustres durante el proceso de conquista de Tenochtitlán. Miradas desde la historia y la arqueología del paisaje*, en "Guerra Colonial Revista Digital", 7, diciembre, pp. 49-72.
- C.H. Gardiner (1956), *Naval Power in the Conquest of Mexico* (Austin: University of Texas Press).
- A. Jaramillo Arango (n.d.), *Chichimecatecutli, constructor de los bergantines y conquistador de México*, en "Noticonquista", <https://www.noticonquista.unam.mx/amoxltli/2708/2704>.
- J.L. Martínez (1990), *Hernán Cortés* (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Fondo de Cultura Económica).
- F. Navarrete Linares (2019), *¿Quién conquistó México?* (Ciudad de México: Debate).
- L. Ochoa (1994), *La rueda y la vela en Mesoamérica*, en "Ciencias", 33, enero-marzo, pp. 4-10.
- B. Pastor (1988), *Discursos narrativos de la conquista: mitificación y emergencia* (Hano-ver: Ediciones del Norte).
- A. Romero Gómez (2017), *El papel del bergantín en la empresa bernandina, 1519-1521*, en M. Isúa, J. Menéndez Peláez (coord.), *Viajeros, Crónicas de Indias y Épica colonial* (New York: Idea).
- J. Sabloff (1977), *Old Myths, New Myths: The Role of Sea Trader in the Development of Ancient Maya Civilization*, en E.P. Benson (ed.), *The sea in the pre-columbian world* (Washington: Dumbarton Oaks Research Library and Collections, Trustees for Harvard University), pp. 67-96.
- H. Thomas (1994), *La conquista de México* (Barcelona: Planeta).
- C. Westerdahl (1992), *The Maritime Cultural Landscape*, in "The International Journal of Nautical Archaeology", 21, 1, pp. 5-14.

