

trabajos antes referidos contribuyen a comprender mediante casos particulares un diálogo intercultural que se gestó con la conquista, se consolidó durante la etapa colonial y evolucionó durante la primera mitad del siglo XIX; un diálogo que, parafraseando a Miguel León Portilla, pone al descubierto

[...] las dos caras del espejo histórico en que se reflejó la conquista y la colonia... Como es natural [este diálogo] logrado por mesoamericanos y españoles mostrará grandes variantes. No obstante condenaciones e incomprensiones mutuas, en el fondo es intensamente humano. En cuanto tal, deberá estudiarse sin prejuicio. Porque, su examen sereno, más allá de fobias y filias, ayudará a comprender la raíz del México actual [...]<sup>5</sup>

Luis Alberto Arrijo Díaz Viruell

*Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco*

CARMEN YUSTE LÓPEZ, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, « Historia Novohispana, 78 », 2007, 512 pp. ISBN 978-970-32-4960-2

En la historia de la Nueva España, es innegable la importancia que tuvo la ruta del Galeón de Manila ya que dio a este virreinato la oportunidad de contar con una alternativa comercial propia y ajena a los intereses mercantiles del Atlántico. Por lo mismo, las

---

<sup>5</sup> *Visión de los vencidos. Relaciones indígenas de la Conquista*, introducción, selección y notas de Miguel León Portilla, versión de textos nahuas de Ángel María Garibay, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1989, p. 4.

ganancias generadas en el tráfico a través del Mar del Sur fueron vertidas en el territorio novohispano y en especial en manos de los grandes almaceneros mexicanos. La relevancia de esta ruta se evidencia con los estudios que han surgido al respecto. Autores como Pierre Chaunu, Lourdes Díaz-Trechelo, Oscar Spate, y Carmen Yuste, han explicado la relevancia de las navegaciones transpacíficas, así como la importancia comercial de las islas del poniente. Sin embargo, muchos de esos trabajos manifiestan una perspectiva geográfica europea o bien filipinista. Esto ha provocado que la presencia de los comerciantes novohispanos, aunque abordada, se desdibuje del tráfico insular. Por otro lado, trabajos como los de David Brading, Louisa Hoberman, Christiana Renate Borchart o Guillermina del Valle han explicado la importancia de los almaceneros mexicanos durante el siglo XVIII, pero sin enfocarse demasiado en el comercio filipino ni en la presencia que tuvieron dichos mercaderes en la carga de los galeones. Podría decirse que se han realizado investigaciones que abordan la importancia de la ruta transpacífica y de las ferias comerciales, pero en general con la finalidad de conocer otros sectores económicos.

De ahí que se dé la bienvenida a una obra como la de *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, la cual es fruto del continuo trabajo sobre el comercio entre las islas del poniente y la Nueva España por parte de Carmen Yuste. La autora explica que si bien en estudios anteriores su intención fue conocer la relevancia del tráfico entre este virreinato y las islas del poniente, e incluso compararlo con el realizado en el Atlántico, paulatinamente sus investigaciones la llevaron a observar la intensa y directa participación de los almaceneros mexicanos en los viajes de los galeones durante el siglo XVIII, es decir, en un intercambio que les estaba prohibido y en el que únicamente debían participar los españoles residentes en las Filipinas. Por eso en esta obra, Yuste consideró necesario conocer las actividades realizadas por los novohispanos no únicamente en Acapulco, sino también en

el archipiélago filipino. La autora considera que la presencia de dichos comerciantes fue determinante en esa relación mercantil, ya que ellos participaron activamente al momento de cargar los galeones. Esto fue posible ya que durante el siglo XVIII los almaceneros de la ciudad de México fueron el grupo económico más dinámico de la Nueva España cuyo poder fue consecuencia de un largo proceso de conformación, cuyas relaciones incluían a otros grupos del virreinato (como mineros o hacendados) y cuya influencia les permitió invertir sus capitales de forma directa en el tráfico insular.

En palabras de la autora, ella no pretende hacer un trabajo “filipinista” del comercio asiático, sino conocer los mecanismos de que se valieron los mercaderes mexicanos para incorporarse en la carga del galeón filipino. Esto es necesario ya que ellos participaron de forma directa en las operaciones de los galeones por medio de encomenderos o socios comerciales que pasaban a las islas, por lo que su presencia no debe ser estudiada de forma periférica. También hay que entender que su participación en el tráfico insular se debió a que las prohibiciones establecidas en la ruta con Perú provocaron que el galeón de Manila se convirtiera en la única vía redituable en el intercambio intercolonial y por lo tanto, en uno de los más relevantes espacios de acción para el capital novohispano.

Hay que señalar que una de las aportaciones más relevantes del trabajo de Yuste es que al estudiar el papel de los mexicanos en la ruta transpacífica lo hace desde una perspectiva novohispana, esto es, analiza la relación directa de los almaceneros en ella y las repercusiones que ésta tuvo en la Nueva España, lo cual permite dejar a un lado la idea de que este virreinato funcionaba más como zona de tránsito de un comercio intercolonial mantenido entre España y Filipinas en lugar de hacerlo como actor directo. Para validar sus ideas, la autora recurrió a múltiples fuentes provenientes de diversos acervos documentales, ya fueran instituciones oficiales o

bien fondos particulares, tanto de México como de Europa. Por otro lado, para argumentar sus hipótesis Yuste dividió su trabajo en ocho capítulos que explican la navegación transpacífica desde su establecimiento hasta su reestructuración y decadencia a principios del siglo XIX. Para apreciar lo anterior hay que conocer el contenido de cada apartado.

En el primero, la autora analiza el establecimiento de lazos marítimos entre la Nueva España y las Filipinas a través de los galeones, así como la forma en que estas navegaciones se convirtieron en alternativa del tráfico intercolonial. Para eso Yuste aborda aspectos como las reglamentaciones impuestas y la periodicidad de los viajes. Esto se hace con el fin de mostrar cómo en esa ruta comercial, que logró vincular a las Filipinas con la metrópoli por medio de la Nueva España, se usaron las mismas reglamentaciones y elementos legales que sustentaban la ruta del Atlántico, pero que sin embargo, llegó a convertirse en un imán que atrajo los capitales de los mexicanos, quienes cada vez se involucraron más en él como compradores y más tarde como inversionistas, haciendo que esta ruta llegara a representar una competencia a las manufacturas peninsulares.

Posteriormente, Yuste explica las transformaciones y adecuaciones que las autoridades hispánicas intentaron implementar en la ruta transpacífica. Por eso en el segundo capítulo la autora explica las ideas generales que existían sobre cuestiones económicas durante el siglo XVIII (en las cuales se abordó el problema del tráfico filipino) así como las distintas reglamentaciones impuestas al comercio insular. En esta revisión la autora expone que desde fines del siglo XVI y buena parte del XVII no hubo grandes modificaciones en torno de la legislación marítima del galeón, sin embargo, a lo largo de la siguiente centuria las ideas económicas de la época criticaron el poco control que la metrópoli tenía sobre las Filipinas, lo que llevó a la corona a emitir una serie de reglamentaciones que buscaban acotar las licencias otorgadas a los vecinos

de las islas en aras de impedir a los novohispanos infiltrarse en ellas; sin embargo, la poca homogeneidad de dichos reglamentos y el poder conferido a las autoridades insulares dieron pauta a que hubiera irregularidades en el tráfico y que grupos como el de los mexicanos continuara participando en él.

En los siguientes dos apartados Yuste centra su atención en los actores que se vieron involucrados en la ruta transpacífica. A lo largo del capítulo tercero la autora distingue a los comerciantes del resto de los vecinos de las islas y analiza la forma en que aquéllos obtenían financiamientos para realizar sus transacciones. Explica la composición poblacional cosmopolita de las islas en la que los mercaderes se caracterizaban por ser solteros o bien pertenecer a una compleja estructura familiar basada en lazos de parentesco e intereses económicos vinculados con la Nueva España; en este punto también se distingue la presencia de gran número de mujeres ya fuera administrando los bienes de esposos u otros parientes o bien vendiendo sus respectivas boletas. Además, aborda la creciente presencia de extranjeros en las Filipinas, la injerencia de las autoridades insulares en el tráfico intercolonial, así como el papel de las obras pías como medio de financiamiento de éste. Por su parte, en el cuarto capítulo la autora explica la presencia de los mexicanos en el comercio filipino, las razones por las que preferían invertir en el Pacífico en lugar de hacerlo en las flotas españolas, así como las diversas formas en las que lograron aumentar su injerencia en el galeón, primero como compradores mayoritarios y posteriormente, como inversionistas directos en esas naves. Yuste analiza las distintas formas en las que los almaceneros novohispanos incrementaron su presencia en el tráfico filipino registrándose como vecinos de Manila o bien por medio de agentes y encomenderos que residían en ese lugar y los representaban, situación que fue criticada por los peninsulares y que llevó a las autoridades hispánicas a revisar las condiciones comerciales de las islas.

En los siguientes dos apartados la autora analiza el papel del Consulado de Manila. A lo largo del quinto capítulo se aborda la función de esta institución en el comercio del Pacífico; en él se observa cómo las concesiones otorgadas a dicha institución, con el fin de impulsar el tráfico insular con Asia y los nuevos mecanismos impuestos para limitar la presencia de los almaceneros mexicanos, paulatinamente tuvieron los efectos esperados, pues los novohispanos cada vez tuvieron menos injerencia en la carga de los galeones. Posteriormente, el sexto apartado se refiere a la forma en que la creación del Consulado de Manila modificó las relaciones transpacíficas así como diversas reformas establecidas en el archipiélago, las cuales estuvieron encaminadas a reactivar el comercio exterior de las islas más con España que con Acapulco. De ahí las propuestas de abrir navegaciones entre Cádiz y Manila a través del cabo de Buena Esperanza a partir de compañías mercantiles, política privilegiada y monopólica que paulatinamente redujo la participación de los mexicanos en las transacciones insulares, aunque éstos durante un tiempo lograron adaptarse a las nuevas circunstancias y así continuar embarcando mercancías a la Nueva España.

En el séptimo apartado se estudian las prácticas comerciales realizadas en Acapulco a partir del sistema de ferias, las cuales iban de la libre concurrencia de los almaceneros novohispanos a las negociaciones privadas que se llevaban a cabo en ese puerto mediante encomiendas, sociedades mercantiles y relaciones familiares. Esto lleva a la autora a explicar detalles sobre la celebración de dicha feria como fueron las condiciones del puerto, la venta de mercaderías, los diversos precios de los cargamentos, los vínculos establecidos entre comerciantes y autoridades portuarias y las modificaciones sufridas en dichas transacciones a partir de las reformas implementadas por la corona.

En su último apartado y a modo de epílogo, Yuste explica el proceso de resquebrajamiento que sufrió el tráfico del Mar del

Sur, así como sus causas y consecuencias, luego de la apertura de vínculos comerciales entre las Filipinas y Cádiz, los cuales fueron establecidos y promovidos por la corona con el fin de acaparar las ganancias del mercado asiático y así eliminar la presencia de los mexicanos; para lograrlo, las autoridades promovieron la creación de corporaciones mercantiles privadas como la Real Compañía de Filipinas, lo cual debilitó el eje transpacífico hasta su disolución a principios del siglo XIX.

La autora además nos ofrece una serie de cuadros y gráficas que permiten al lector visualizar de forma fácil aspectos explicados a lo largo del texto y que se relacionan con las embarcaciones utilizadas en el Mar del Sur, las periodicidades de las navegaciones, los nombres de los comerciantes tanto filipinos como novohispanos que se vieron envueltos en ese tráfico, los caudales registrados, así como los flujos económicos existentes entre las Filipinas y la Nueva España.

Así, esta obra deja ver el importante papel que tuvieron los almaceneros mexicanos en el comercio transpacífico ya que su presencia no fue únicamente periférica, sino que más bien fue central y protagónica, lo cual a su vez generó importantes repercusiones en la Nueva España ya que permitió que este virreinato tuviera una alternativa diferente a la ruta del Atlántico y así se obtuvieran ganancias que pudieron reinvertirse en este territorio. Por lo tanto, podría decirse que el trabajo de Yuste se convierte en hito de las investigaciones referentes a los vínculos marítimos establecidos en el Pacífico y, principalmente, en obra de consulta obligada para aquellos que se interesen por las relaciones comerciales practicadas en dicho océano durante el periodo colonial.

Guadalupe Pinzón Ríos

*Universidad Nacional Autónoma de México*