

Los caminos de la plata en España y en América

Víctor Mauricio Terrazas Loya

Miguel Álvarez Areces

Hacia un Itinerario Cultural que denominamos “Los Caminos de la Plata en América y España”, donde todos los caminos conduzcan a la plata”, un buen ejemplo de cooperación para compartir un objetivo común que nos recorra miles de kilómetros, una expresión material que induzca una forma de ver y entender la vida basada en el respeto, justicia y bienestar de las personas, independientemente de su raza, color, etnia o lugar de nacimiento.

América y España, en unas rutas de ida y vuelta, fueron en constante trasiego itinerarios, cuyo conocimiento e interpretación suponen un aporte indispensable para la relación y conocimientos de nuestros pueblos. La Plata en su búsqueda, beneficio y utilidad supone, en nuestra opinión, el primer proceso de mundialización de la economía. Por los caminos y vías abiertas hace siglos, con los medios de la historia técnica, con la constatación del patrimonio industrial y cultural presente o presente, tratamos de incorporar itinerarios por los paisajes y territorios iberoamericanos.

En Hispanoamérica se desarrollaron tres tipos de comercio legal: el de las Indias, que la enlazaba con Europa, el interregional, y el interno o regional. Se tenía controlado estos mercados por la corona. Aunque esto no fue suficiente para que existiera contrabando. Existieron los Consulados de Sevilla, de México y Lima en los cuales se aprobaba que y cuanto producto se podía comercializar.

Desde las Indias se gestó un gran comercio de exportación. Surgió por la necesidad de transportar a España la plata americana desde los dos virreinos existentes y hacia las indias para el pago de las mercancías, esto a través de una ruta tan frágil como la oceánica. Esto despertó la codicia de los piratas y hasta de los reyes, que utilizaron sus corsarios, debido a esto la Corona estableció en 1561 el régimen de flotas para su protección.

Anualmente zarparían a México y Perú dos armadas con las mercancías que demandaban sus pobladores y regresarían con la plata y algunos productos indios. Para evitar riesgos, todos los mercaderes viajarían juntos y custodiados por algunos buques de guerra.

Las dos flotas serían conocidas como la Armada de la Nueva España y los Galeones, esta última destinada a Tierra Firme. Partían de Sevilla, pasaban por Canarias, se internaban en el Océano para llegar a la isla Dominicana o a Guadalupe. Dividíanse hacia Veracruz o a Cartagena y Portobelo. Estos terminales eran los lugares donde se recogía la plata americana y se conectaba con una compleja red de comercio americana, configurada sobre los dos océanos y prolongada por el Pacífico hasta Filipinas. Para ello se auxiliaba de tres flotas, una en el Caribe y dos en el Pacífico meridional y septentrional, además del Galeón de Manila.

El puerto de Veracruz servía de escenario para la realización de la gran feria, en la cual se comercializaban las mercancías europeas por las americanas y se concentraba la plata para ser embarcada, asimismo servía de enlace para el intercambio con las indias. Mezclándose aquí productos como: seda, porcelana, las pipas de vino y aceite, la plata, cochinilla, añil, cueros al pelo, azúcar, etc. El puerto de Acapulco era el centro de negociación de tres mundos, el europeo, el americano y el asiático, pues era el terminal del Galeón de Manila. Se trataba, efectivamente, de uno o varios galeones, que venían desde la capital filipina por una ruta complejísima. Subía al Japón, cogía la corriente del Kuro Shivo y arribaba a América por el cabo Mendocino, desde donde bajaba hasta Acapulco. A él llegaba el costosísimo negocio de Oriente (sedas, especies, perfumes, marfiles, piedras preciosas, etc.) e iban de regreso las manufacturas europeas y la plata mexicana. La Corona limitó este comercio porque se estaba destinando entre el 25 y el 35% de la plata producida en México. En Acapulco se negociaban además las mercancías del Atlántico septentrional. El circuito del Pacífico fue dividido por los intereses metropolitanos (se quería evitar la salida de plata peruana a Acapulco) en septentrional y meridional. Sus tres núcleos comerciales fueron Acapulco, Panamá y El Callao. Acapulco exportaba plata e importaba de Acajutla, Realejo y otros puertos de Centroamérica ganados, maíz, colorantes y cueros. A partir de 1591 se prohibió el tráfico comercial entre la Nueva España y el Perú, aunque siguió haciéndose desde entonces de manera ilegal.

La ilusión de encontrar yacimientos mineros generó un sinnúmero de leyendas de pueblos y sitios que motivaron a continuar con las expediciones y exploración de los territorios americanos logrando con ello llegar a lugares muy remotos.

El porqué de la ruta Vía de la Plata española

La Vía de la Plata, denominada originalmente *Iter ab Emerita Asturicam*, camino de Mérida a Astorga, era una antigua calzada romana. Los arqueólogos hablan de una ruta natural que en tiempos anteriores a la romanización propició los incipientes intercambios comerciales entre el norte y el sur de la península Ibérica.

Ruta por la que subían en verano y bajaban en invierno los primeros ganaderos con sus rebaños. Vía de penetración del sur al norte por el oeste de la península por donde en el primer milenio antes de Cristo bajaba el oro y el estaño desde las minas del norte a la legendaria Tartessos y a las colonias fenicias. Sobre estas sendas primitivas, el Imperio romano construyó con ánimo de pervivencia, la Vía de la Plata.

¿Por qué la Vía de la Plata y no del oro, de estaño u otro mineral explotado por los romanos en el noroeste de León y Asturias? La razón parece ser sencilla, Esta plata que denomina el camino, principalmente en Extremadura, Salamanca Astorga en León (no es un mineral, sino una corrupción de la palabra árabe *bal`latta*, que quiere decir camino enlosado).

Cuando hoy nos referimos a la Ruta de la Plata, y un asturiano dice que va al sur “por la plata y no por Madrid” esta indicando una carretera concreta Gijón- Sevilla, construida a finales del Siglo XIX, paralela, y en algunos tramos coincidentes, con una vía histórica de dos mil años de antigüedad.

Los viajes y los caminos se reducen al círculo del ser humano, y el hombre, en la medida en que viaja por caminos, o vías, recibe la denominación de *Homo Viator*.

Una palabra árabe, BA-LA-TA (camino enlosado), cuya primera ‘a’ se pierde, evolucionando y dando origen al término “plata”, base del itinerario de Antonino y de los antecedentes históricos de la antigua calzada romana “Iter ab Emerita Asturicam”, es decir, el camino de Mérida a Astorga. Restaurada por los emperadores en distintas épocas, con enlace a la costa septentrional a través de Lucus Asturum hasta Gijón (Gijón) o hasta la capital de la Lusitania, donde Hispalis (Sevilla) era un nudo de comunicación importante o hasta Gades (Cádiz) principal puerto del extremo occidental del Imperio romano.

Esta antigua Ruta Vía de la Plata se ha convertido en los últimos años en un producto turístico que oferta el occidente peninsular siguiendo un recorrido transversal que pone en valor un patrimonio histórico y monumental con huellas históricas del pasado romano. La ruta, el camino no es solo un concepto físico, referido a las vías de comunicación de naturaleza diversa, sino a un amplio conjunto de relaciones entre el camino y su entorno paisajístico y territorial, soporte de cualquier expresión cultural.

La reutilización ha sido y es una constante en el transcurso del tiempo. La estructura de los viajes y caminos originarios desborda sus límites iniciales, estarían ordenando otras estructuras o sistemas de operar u obrar, propias de los hombres.

De las calzadas romanas y la caminería histórica, la Trashumancia y la Mesta, los caminos de postas, de arrieros y carreteros, las modernas autovías y autopistas, como la actual N-630 entre Sevilla y Gijón, que constituyó ayer y es hoy la vía más importante para comunicar el oeste de la península.

Estos ejes o vínculos relacionales ayudan a interpretar el Patrimonio Industrial como nuevo bien cultural, de una manera más precisa y expresa conciliando el objeto o monumento con la actividad industrial originaria inserta en el paisaje. Los caminos de arrieros y carreteros de Almadén a Sevilla, son imprescindibles para asociarse a la vía de la plata, porque sin azogue, sin mercurio, no hubiese sido posible explicar el desarrollo y beneficio de la plata, del oro y los tesoros por sus caminos de América y su contribución a la riqueza y poder del reino de España.

A partir de una visión del patrimonio industrial por estas vías o rutas, nexos de unión entre las personas y los pueblos, proponemos unos itinerarios y caminos de la plata por América y España, un ejemplo de cooperación para el fomento y conservación las expresiones de la cultura material, revalorizando un legado excepcional. Todos nuestros caminos llegan y llegarán a la plata.

Desarrollo integral a lo largo de la ruta Vía de la Plata en España

Habitualmente considerada como Ruta tradicional que une los destinos entre el devenir de la histórica Mérida hasta Astorga y más propiamente como producto turístico entre la Ruta por la vía que recorre diversas ciudades entre Sevilla y Gijón, con la aportación de diferentes municipios agrupados en una Asociación que permita desarrollo de proyectos y campañas específicas.

El buen ejemplo de cooperación para compartir un objetivo común. Un proyecto de desarrollo turístico y regional. De un turismo de baja intensidad y amplia difusión espacial Un sistema territorial con más de 1.000 Km de longitud que pueda contribuir y fomentar el desarrollo integrado y sostenible de la zona. Elevar el nivel y calidad de vida de las poblaciones locales

que equilibre y vertebre un territorio rural no muy poblado, mal comunicado entre sí hasta fecha reciente y con el resto del territorio nacional.

Utilizar responsablemente un patrimonio cultural y natural inapreciable ligado a actividades donde el patrimonio natural envuelve un rico legado histórico de patrimonios vinculados simbólicamente a América, por mor de sus personajes, artífices de emprendimientos y conquistas, como por su nomenclator, actividades primarias y secundarias y las evidencias y testimonios de patrimonio industrial, como es el caso de la minería, industria agroalimentaria, la obra asociada a vencer los obstáculos naturales para relacionar las personas y materiales, en este caso los puentes, canales, caminos que en el transcurso del tiempo fueron vehículo de historias de vida.

La huella de la presencia romana en una etapa histórica determinada para potenciar una imagen y un proyecto atractivo bien posicionado entre los grandes circuitos turísticos. Es la llamada Ruta Vía de la Plata que ha servido para revalorizar un legado histórico excepcional.

El propio carácter abierto y multitemático de la Ruta permiten diversas interpretaciones históricas, culturales y etnográficas. Una de ellas, la que proponemos es abrir el camino a rutas e itinerarios en Ibero América, con un ítem “la plata”, mineral básico para el desarrollo material del Imperio español desde el siglo XVI, en cuya búsqueda los conquistadores aplicaron métodos traumáticos y dolorosos para los pueblos americanos.

Un exponente clave para esta interpretación es ALMADÉN, pueblo ubicado en la provincia de Ciudad Real, pero vinculado históricamente a la antedicha “Ruta Vía de la Plata”, a partir de la producción de mercurio, con antecedentes en la propia historia de presencia romana, pero, sobre todo, a partir de su ruta del azogue que conectaba con los puertos andaluces para la remisión a tierras americanas del necesario producto que permitió que su conexión y amalgama con la “plata” de Potosí, Zacatecas y otros lugares fuesen el sustento económico del Imperio español, y una actividad extraordinaria de riqueza durante varios siglos.

América y España, en unas rutas de ida y vuelta, fueron en constante trasiego itinerarios, cuyo conocimiento e interpretación suponen un aporte indispensable para la relación y conocimientos de nuestros pueblos. La Plata en su búsqueda, beneficio y utilidad supone, en nuestra opinión, el primer proceso de mundialización de la economía.

De la ruta Vía de la Plata a “los caminos de la plata en España y América”

El propósito es conocer y comprender el patrimonio cultural, más específicamente el patrimonio emergente denominado “patrimonio industrial”, sus orígenes, su desarrollo, sus aportaciones a la colectividad, teniendo en cuenta su conservación y valorización.

Tratamos de inducir programas de acción, herramientas y vínculos para una red y asociación de “industrias culturales “ entre España y América, donde tomamos como “excusa” o elemento básico un camino “balata”, que en el tiempo devino etimológicamente en plata. Sin embargo su conexión y enriquecimiento como tal vínculo relacional, en ese trayecto de “Homo Viator”, presente en nuestro recorrido por la vida, aparece en la época histórica moderna con unos hechos sorprendentes y casuales que motivaron el nacimiento y propio desarrollo de España, las rutas de la plata en el mundo en los siglos XV y XVI.

De la arqueología al patrimonio Industrial. Del conocimiento, estudio y trabajo sobre y con las evidencias físicas, de las investigaciones y trabajos sobre la historia industrial y social para incentivar la expresión cultural: el Patrimonio Industrial, esa nueva visión para revalorizar este nuevo bien cultural ha sido uno de los ejes de estos recorridos que proponemos.

El campo de acción de nuestro proyecto y propuestas en torno a la Ruta Vía de la Plata y Los Caminos de la Plata va orientado, tanto al campo de lo tangible como de lo intangible, es decir a todas las manifestaciones culturales del hombre: patrimonio como expresión de la cultura material: arquitectura, ingeniería, historia técnica y socioeconómica, la obra pública de infraestructura, así como a la lengua, música, artesanía, técnicas y artes, costumbres, religión,, danza, gastronomía, y las manifestaciones singulares de la vida cotidiana. Agrupamos en unidades de paisaje el conjunto de elementos catalogados e inventariados de patrimonio industrial en un contexto cultural e histórico en el territorio.

Nuestra pretensión es extender la noción de patrimonio a los distintos campos y trabajar por su rescate y salvaguarda en un proceso de historia continua, donde las huellas del trabajo sobre el territorio alcancen su notoriedad para su mejor comprensión y defensa por los ciudadanos de lo que es parte de su memoria colectiva.

Una tarea u objetivo esencial es sensibilizar a la comunidad acerca de su propia herencia cultural.

Ante la continua destrucción, desaparición de vestigios históricos de nuestro pasado, se propone el incentivar la preservación y la consiguiente puesta en valor, con la rehabilitación rigurosa y coherente del patrimonio industrial en su vinculación con el paisaje y el territorio que le interpreta culturalmente.

La mejor forma de la conservación es el nuevo uso, tras una intervención cuidada y respetuosa con las características patrimoniales del bien, adecuando este valor intrínseco, con el práctico, intentando que sean estas señas de identidad unos recursos o ejes de actividades útiles para la pervivencia y supervivencia de los testimonios en su relación con la satisfacción de las necesidades humanas vitales.

La recuperación de técnicas en peligro de desaparición, maquinaria y utillaje, talleres y empresas tradicionales, oficios, tradiciones, expresiones de la cultura material y patrimonio inmaterial, con el énfasis en actuaciones destinadas a la formación en distintos niveles operativos. Nuevos empleos, posibilidades efectivas para el desarrollo sostenible y real de las poblaciones.

Se trata de Impulsar programas de protección del patrimonio industrial y cultural que frenen su deterioro y abandono, ligados a experiencias como el diseño de artesanías y fabricación original, escuelas taller, centros de recursos y programas de desarrollo local y regional de carácter transversal.

La recreación cultural de espacios naturales, tiene como objetivo la formulación de redes y sistemas de gestión, asociaciones de municipios, centros educativos y de investigación, sinergias en torno a una nueva formulación de itinerarios con base histórica y temática, donde se pongan de manifiesto las nuevas posibilidades del turismo cultural.

Los programas de inventario y documentación, antes de la transformación o desaparición, de los rasgos socio-culturales y técnicos, en cada área productiva son imprescindibles antes de actuar. Se trata de establecer un programa de arqueología industrial, relativamente sistemático con visión de conjunto, para proteger, preservar, valorar los restos, objetos y contextos vinculados con la actividad industrial. La mejor manera de no conservar nada es querer conservarlo todo. De este modo identificamos ítems y elementos relacionales que puedan ser referentes de atención por sus valores cualitativos, pero también por su potencial en la vinculación con procesos de historia continua y reconocimiento de un territorio o paisaje.

Itinerario cultural por los caminos de la plata en el mundo y una red de “industrias culturales”

La historia cultural, social, económica de estos siglos ha establecido lazos perennes entre los pueblos, con sus luces y sombras, sin obviar el sacrificio, dureza, miserias y grandezas que concurrieron en aquellas épocas y que bien se deben conocer y valorar, para un mayor y mejor entendimiento. La recreación cultural de aquellas circunstancias, basadas en las huellas del trabajo y de la historia, que hoy quedan, en el estudio de las técnicas y de las artes, vividas y desarrolladas en común, en el abundante y valioso patrimonio material e inmaterial, legado que merece en muchos casos la consideración de patrimonio de la Humanidad, van a ser los motivos que nos induzcan a recuperar la historia para la vida. Para una revitalización de la memoria en un sentido práctico, de investigación y estudio, para establecer vínculos aún más estrechos entre los pueblos de ambas orillas.

Por los caminos y vías abiertas hace siglos, con los medios de la historia técnica, con la constatación del patrimonio industrial y cultural presente o presentido, tratamos de incorporar itinerarios por los paisajes y territorios iberoamericanos, buscando de nuevo la plata, esta vez con un fin eminentemente de cooperación, ayuda y promoción social. El turismo cultural puede ser un buen camino. El marketing territorial una herramienta, la delimitación de equipos comunes y sinergias entre los nuevos actores del proceso, entre las personas y entre las administraciones, entre gestores de museos y de la cultura, universidades, agentes de desarrollo local y regional, voluntariado en materia de puesta en valor del patrimonio industrial y arquitectónico en programas sostenibles territoriales, para un mayor conocimiento entre todos, pero, sobre todo, una palanca de transformación en proyectos e iniciativas que generen yacimientos de empleo y formas de desarrollo sostenible.

En el transcurso del siglo XVI las colonias americanas surtieron a España más de 16.000 toneladas de plata. En años y siglos siguientes continuó este excepcional comercio de tesoros que favoreció un impresionante comercio internacional.

Las ordenanzas de 1564 instituyeron un sistema de transporte comercial de dos convoyes al año, dentro de la llamada “Carrera de Indias”.

Las naves que se dirigían a Nueva España se llamaban Flotas, las dirigidas a Tierra Firme, se llamaban Galeones.

Dos convoyes salían de España entre marzo y septiembre, uno dirigido hacia Nueva España, cuyo destino era Veracruz, y el otro dirigido a Tierra Firme, con destino en Portobelo, en el istmo de Panamá, ó a Cartagena, en Tierra Firme. A mediados del siglo XVI la flota estaba compuesta

de 35 a 70 naves, navegaban en conserva en fila india, escoltadas por dos naves de guerra: la capitana y la almiranta, situadas respectivamente a la vanguardia y a la retaguardia del convoy.

Mientras que las naves que llegaban a Veracruz, una vez descargadas las mercancías destinadas en su mayoría a Ciudad de México, se quedaban en allí para pasar el invierno, las que llegaban a Portobelo invernan en Cartagena, en el que se ha considerado como uno de los mejores puertos del mundo.

La mercancía descargada en Cartagena y en Portobelo se trasladaba a lomos de llamas o de mulos, a la costa del Pacífico del istmo de Panamá, y allí era cargada de nuevo en naves, que la transportaban al puerto de El Callao, donde, cargada de nuevo a lomos de mulos o llamas era transportada a Lima y a Potosí.

Después, en las mismas naves que habían llevado la mercancía desde Panamá, la plata producida en Potosí se transportaba por la ruta inversa (es decir, El Callao- Panamá) a Panamá, donde el apreciado metal procedente de Potosí era cargado en las naves que habían invernado en Cartagena.

Posteriormente las naves se reunían en Cuba, con las que habían invernado en Veracruz, cargadas con productos de México, sobre todo plata, destinados a España. La Habana contó primero con el Castillo de la Real Fuerza en 1558, con la construcción del castillo de los Tres Reyes del Morro.

Las dos flotas se reunían formando un único convoy que partía a mediados de marzo y, pasando por las Bermudas y las Azores, regresaban a Sevilla.

Entre 1519 y 1535 el imperio colonial español alcanzó niveles superiores a las de cualquier otro imperio en la historia de la humanidad, sobremanera por dos hechos e iniciativas singulares: la conquista de México por Hernán Cortés y la destrucción del imperio inca por obra de Francisco Pizarro.

Los motivos de Cristóbal Colón en sus viajes de descubrimiento, financiados por los reyes católicos, Isabel y Fernando, fueron, en puridad, encontrar, y hace posible conquistar, tierras ricas en oro y metales preciosos.

La minería española en las Indias se inició tímidamente en los años 1530-1540, explotando pobres yacimientos de plata en las orillas de la costa pacífica del noroeste.

Vale más que un potosí

En 1545 se descubrió un cerro con una extraordinaria riqueza en plata, surgiendo la frase de Vale Mas que un Potosí, y al año siguiente fundan la ciudad de Potosí como a 4000 metros sobre el nivel del mar.

Al cabo de treinta años, la ciudad contaba ya con 150,000 habitantes debido a su fama por los yacimientos y la inmensa riqueza que atesoraba.

El 8 de septiembre de 1546, un año después del descubrimiento de Potosí, un destacamento de españoles e indios, al mando de Juan de Tolosa descubrió, a unos 220 kilómetros al norte de Ciudad de México, un lugar denominado ZACATECAS, donde en 1548 aparecerían riquísimos filones de plata.

La producción de plata fue tan importante que se acometió la construcción de una carretera que uniera Zacatecas con Ciudad de México, recibiendo el nombre de “CAMINO REAL DE LA TIERRA ADENTRO”.

En 1540, aparecía en Venecia el tratado de Vannoccio Biringuccio titulado La Pirotecnia, en el que el técnico italiano describía detalles de un nuevo procedimiento, mucho más eficaz para la extracción del mineral de plata mediante el uso del mercurio.

España, ya disponía de mercurio en la península ibérica desde la época romana, siendo estas la mina de ALMADÉN, estas ricas minas de mercurio casi se podría decir que establecieron un monopolio aunque posteriormente surgirían nuevas minas de cinabrio en Huancavelica y en Idriza.

Estas tres minas y la Población de San Luis Potosí en México buscan la candidatura como Patrimonio de la Humanidad.

España disponía de suficientes minas de mercurio para satisfacer las exigencias de su producción de plata, tanto en Zacatecas como en Potosí.

Fue hasta 1573 cuando don Pedro Fernández de Velasco no empezó a aplicar a la producción de Potosí el método adoptado veinte años antes por Bartolomé de Medina en la Nueva España. Zacatecas y Potosí marcaron un e

La plata española marcó un ascenso extraordinario de producción entre 1550 y 1660 gracias a Potosí y Zacatecas.

Vía de la plata en América del sur

Entre Buenos Aires, capital del Virreinato del Río de la Plata, y la ciudad minera de Potosí existía en el siglo XVIII, una comunicación terrestre fluida, que fue configurando una vía de excepcional importancia económica conocida como la “Ruta de la Plata”. Esta ruta, afectó el predominio del circuito anterior, que tenía en el puerto del Callao en Lima, la principal salida de ultramar hacia Panamá y de allí al Viejo Continente.

Esta vía, permitía enviar las riquezas de las minas de plata de Potosí y otras materias primas del continente hacia España desde el puerto de Buenos Aires. En su trayecto, fueron formándose pueblos, haciendas, y multiplicidad de asentamientos cuya actividad principal era el abastecimiento y apoyo a las personas, animales y transportes aglutinados a lo largo de esta ruta comercial. Entre estas actividades, la cría y engorde de mulas, era fundamental al sistema de transporte colonial, y numerosas haciendas vivieron en torno a las utilidades generadas por la comercialización que se hacía de este animal de carga, en importantes ferias del Noroeste argentino.

La Ruta de la Plata fue integrando en su paso obras de infraestructura utilizadas desde la era prehispánica, como el Camino del Inca. A partir de aquella Ruta de la Plata que unía el Buenos Aires virreinal, con Saladillo, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy y las minas de Potosí por caminos de correos y postas se han definido unos tramos o unidades de paisaje.

Estos paisajes culturales, modelos de interacción entre naturaleza y cultura, ofrecen a lo largo de este camino entre Potosí y Buenos Aires, huellas sugerentes, plenas de contrastes y enigmas por resolver que son propuesta de recreación cultural dentro de los caminos de la plata por América y su conectividad con España.

Para proteger la comunicación entre España y sus colonias se estableció la llamada Flota de Indias y se construyeron fortificaciones portuarias en sedes centralizadoras de la actividad comercial, en relación con las ferias organizadas a la llegada de los galeones. Las ciudades de Santo Domingo, ; La Habana, Veracruz, y Cartagena de Indias, fueron los puntos esenciales del Caribe, en tanto que Acapulco, Portobelo, y el puerto limeño del Callao lo fueron en el Pacífico. Los primeros eran protegidos por la Armada llamada Flota de las Indias, mientras permanecían amarrados sus barcos, y los segundos, excepto Acapulco, por la Flota del mar del Sur.

Durante la época de la colonización española se estableció una ruta comercial que unía a Asia con Europa a través de la Nueva España conocida como la “Ruta de la Nao de China”.

A partir de 1571 el puerto de Acapulco se convirtió en el centro del comercio con Oriente, coincidiendo con la llegada de la Nao de Acapulco o Galeón de Manila, procedente de Filipinas se organizaba la Feria de Acapulco, se comercializaban productos suntuarios asiáticos, principalmente la seda, lo que facilitó la salida de fuertes cantidades de plata de las minas mexicanas y peruanas, en perjuicio del comercio con la metrópoli.

Surge en 1594 el barco de aviso para proteger la bahía de Acapulco después de que el Galeón Santa Ana fuera capturado por Thomas Cavendish en Cabo San Lucas en 1587. Se construye como medio defensivo el castillo y fuerte de San Diego.

En El Callao, el puerto fue amurallado en 1641 y también la capital Lima.

La comunicación entre Veracruz y Acapulco se realizaba a través de un larguísimo camino que atravesaba México de costa a costa y llegaba hasta la misma capital del país. Afortunadamente, era muy funcional ya que por parte del mismo transitaba también la plata mexicana que venía del Norte y bajaba desde México hasta la costa.

A partir de 1581 el puerto de Acapulco fue el único autorizado para ejercer este comercio y en él se concentró toda la actividad comercial durante el tiempo que el galeón permanecía atracado.

El comercio entre Filipinas y México se llevó de esa manera de 1604 a 1718, en 1603 se prohibió sin más todo comercio entre Nueva España y Perú. Todo producto chino exportado a Nueva España debía ser consumido allí. Cuando los fabricantes de seda de España consiguieron prohibir la importación de productos de seda china a Nueva España para contrarrestar el declive de su industria, pero en 1734 se revocó la prohibición y se fijaron los límites de mercancías para

el este y el oeste respectivamente. De ahí en adelante se privatizó el comercio y se abrieron los puertos de San Blas, Guayaquil y Callao para ese comercio.

La comunicación de Panamá con Portobelo, unas 60 millas, se efectuaba por medio de un pequeño camino llamado De Cruces, que desembocaba en la parte alta del río Chagres, utilizado entonces para conectar con Portobelo, constituía un verdadero cuello de botella del comercio. Por él pasaba necesariamente toda la plata peruana.

Así logro España la exclusividad del mercado sudamericano de manufacturas pero la protección no evitó el deterioro de la industria española y retardó el bienestar y progreso de Sudamérica. Se permitió un comercio limitado entre México y Filipinas cuyos beneficios aprovecharon a los españoles que vivían en Filipinas. Pero el monopolio no ofreció ventajas permanentes a los residentes españoles y minó todo ánimo de industria.

Los Galeones llevaban a Portobelo las manufacturas que necesitaban los habitantes del Río de la Plata. Viajaban via Portobelo, Panamá para ser transportados al Callao o Arica, desde donde eran llevadas a lomo de mula hasta la sierra del Alto Perú, allí otras recuas de mulas las bajaban por Salta, La Rioja y Córdoba hasta el mismo Río de la Plata. Esto era posible porque se cargaban las mulas de regreso con la plata obtenida en las zonas mineras.

De este modo se logra conectar desde el extremo sur del continente Americano la Ruta de la Plata intercontinental.

Reportaje: La construcción de una calzada

Los caminos romanos estaban diseñados para ser eternos. En las calzadas principales de la red viaria, como la de la Plata, se vaciaba el terreno hasta una profundidad de un metro, según la solidez del material original, y se rellenaba después con cuatro capas bien diferenciadas:

Statumen (base de grandes piedras sin tallar que hacía las veces de cimientos), rudus (capa de piedras más pequeñas), nucleus (grava o tierra fuertemente apisonada) y summa cresta (parte superior de rodadura, formada por grandes losas de piedra plana muy trabajada y unida con cemento.

Su anchura variaba entre cinco y siete metros y para evitar que el agua la anegara se diseñaban con un perfil ligeramente abombado, que aliviaba los chaparrones hacia dos alcantarillas paralelas a la calzada. En zonas de montaña se incluían quitamiedos laterales y un sistema de túneles y alcantarillas para que el agua de los torrentes pasara bajo la vía sin deteriorarla.

Las calzadas estaban señalizadas con miliarios, postes kilométricos encargados de marcar cada milla romana (1480 metros). Se trataba de columnas cilíndricas de piedra tallada de entre metro y medio y dos metros de altura en las que figuraba la distancia a la siguiente mansión, el nombre del emperador que mando construir o reparar ese trozo de vía y a veces, el nombre del magistrado encargado de su mantenimiento.

Mansios

Especie de pensiones en las cuales los viajeros se podían abastecer de follaje y reponer los animales, además de conseguir los alimentos y hospedaje para las jornadas diarias, estos puestos se localizaban a intervalos de 20 a 25 millas romanas (1 milla = 1480 m.)

Tales condiciones se presentaban de igual manera en las demás rutas en América, variando un poco las distancias y nombres con los que se reconocerían estos establecimientos. Posteriormente llegaron a convertirse en poblaciones y finalmente en ciudades.

Vía de la Plata en México

Es verdaderamente sorprendente el tesón y esfuerzo de los antiguos mineros, y sus conocimientos sobre metales y trabajo de minas, pero sobre todo el detenimiento con que analizaron los aspectos geológicos en el territorio americano.

El número de minas de plata famosas en la historia mexicana es muy crecido, encontrándose entre ellas algunas, como las de los distritos mineros de Pachuca Hidalgo, Fresnillo, Zacatecas, Santa Eulalia y Parral, Chihuahua, entre otras. Entre esas minas famosas se citan tres para ilustrar su importancia: La Valenciana, sobre la Veta Madre de Guanajuato, que por muchos decenios se consideró como la mejor y más notable mina productora de plata sobre la faz de la tierra; las minas de Santa Eulalia, próximas a la ciudad de Chihuahua.

En general, los yacimientos de plata en México se presentan por una parte, a lo largo de la Sierra Madre Occidental desde Sonora hasta Tehuantepec, y en toda su anchura; y por otra, en el Centro se han localizado en dos grandes unidades geográficas de la altiplanicie mexicana: en la porción norte, en las numerosas minas de los estados de Chihuahua, Coahuila y Durango; y en la parte central y sur, en Sierras como Zacatecas, Guanajuato, Pachuca, Querétaro, etc. Finalmente, entre los yacimientos que se asocian parcialmente con formaciones metamórficas, pero que deben su origen a rocas intrusivas, se pueden mencionar los de Taxco, Guerrero y Temascaltepec, México, los cuales han contribuido en forma notable, desde hace siglos a la producción general de plata.

Los yacimientos argentíferos de México se han clasificado como de tipo epitermal y mesotermal, es decir, que han sido formados a profundidades escasas, cerca de la superficie, o bien a profundidades intermedias, por agentes mineralizadores: soluciones termominerales ascendentes que depositaron su carga metalífera en cavidades o fracturas.

Tal como si fuera la columna vertebral del país, México se ha fortalecido en gran medida del desarrollo regional propiciado por estos distritos mineros y las industrias que se han generado a partir de su explotación minera, también muchos de los demás aspectos culturales, de infraestructura y economía.

Conclusiones

La minería, de ser considerada una actividad aislada pasa a ser un elemento integrador de diversos aspectos, como lo son la economía, desarrollo, cultura y tecnología.

Es por ello, que se ha logrado establecer un tema base de cooperación por medio de la cual se canalizan una serie de actividades que permiten fortalecer el enlace histórico de las rutas de la plata a partir de España en conjunto con la América Hispánica y Las Filipinas.

Con la participación inicial de investigadores y colaboradores de: España, Argentina, Bolivia, Perú y México pretendemos extender los enlaces de cooperación en este quehacer multidisciplinario.

La integración de estos equipos de colaboración ha permitido el desarrollo de proyectos de rescate patrimonial tangible e intangible en algunos de los países participantes, teniendo así un impacto positivo en las comunidades involucradas.

Por lo tanto, es necesario concretar proyectos específicos en nuestro país, sustentados en los esfuerzos y lineamientos de equipos multidisciplinarios internacionales.

Referencias bibliográficas

ABOITES LUIS, *Expansion española desde Parral, nieta*.

ARAGÓN DE LA CRUZ, FRANCISCO, “ América y España en el descubrimiento y metalurgia del platino (siglo XVIII) ”, en *Minería y Metalurgia. Intercambio tecnológico y cultural entre América y Europa durante el periodo colonial español*, dirigido por Manuel Castillo Martos, Sevilla-Bogotá, Munõz Moya Montraveta editores, 1994, pp. 299-328.

BANCORA CAÑEDO, Carmen, “Las remesas de metales preciosos desde El Callao a España en la primera mitad del siglo XVII”, *R.I.*, XIX, 1959, n.º 75, pp. 35-88.

CONTRERAS, Carlos, *La ciudad del mercurio. Huancavelica, 1570-1700*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982, 127 pp. (Col. Mínima, 13).

FLORESCANO, Enrique, GIL, Isabel, *Descripciones económicas generales de Nueva España*, México, Secretaría de Educación Pública-I.N.A.H., 1973.

GARCÉS Y EGUÍA, Joseph, *Del beneficio de los metales de oro y plata*, México, 1802.

GONZÁLEZ REYNA, Génaro, *Riqueza minera e yacimientos minerales de México, 2a ed. de Minería y riqueza minera de México*, México, 947, XXIII-447 pp.

GÓMEZ, Santiago, *El Galeon de Manila en el siglo XVIII. Navios de las carreras de las Filipinas*.

JUÁREZ, Margarita, *Desafíos Transatlánticos, Mercaderes y banqueros en el Perú Virreynal 1600-1700*

LEÓN PORTILLA, M., GURRIA LACROIX, J., MORENO DE LOS ARCOS, R., *La minería en México. Estudios sobre su desarrollo histórico*, México, U.N.A.M., 1978, 183 pp.

PIZZURNO, Patricia, *Panama en la Encrucijada del mundo, siglos XVI-XXI*, RAMOS, Demetrio, *Minería y comercio interprovincial de Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Universidad de Valladolid, Facultad de Filosofía y Letras, 1970, 334 pp., Estudios y Documentos n.º 31.



Las Rutas de la Plata


INICIO **REGRESAR**



Seleccione sobre las Zonas Activas para acceder a una ampliación de dicha Zona.

RUTAS MARÍTIMAS

- Armada o "Flota" de Nueva España
- Flota de los galeones de Tierra Firme
- Ruta de Regreso de la "Armada" y los "Galeones"
- "Galeón" de Manila
- Flota del Pacífico Septentrional
- Armada del Mar del Sur
- "Galeón de Permiso" Sevilla - Buenos Aires
- Ruta del Cabo de Hornos



Menu de Opciones

1. Seleccione la información, marcando las casillas correspondientes:

- Localidades
- Ruta Plata México
- Ruta Lima - Buenos Aires

2. Seleccione sobre las Zonas Activas para acceder a una ampliación de dicha Zona.