

La plata, el comercio transpacífico y la construcción de caminos en la Nueva España. Siglo XVI

Georgina Alfaro González

En el último cuarto del siglo XVI la plata mexicana llegó a China través del comercio transpacífico novohispano, aunque por esos años en España ya tenían certidumbre de la calidad y de las grandes reservas que había del metal en esa colonia americana; sin embargo, en México la plata peruana circulaba a la par de la novohispana, pues el Comercio intercolonial americano desde México, prohibido numerosas veces por la corona española, funcionaba perfectamente a la vera del camino del comercio transpacífico.

La Nueva España del último cuarto del siglo XVI se presentó al mundo con el brillo de la plata y con grandes cantidades de ella, lo cual consiguió gracias a la enorme demanda de este metal por parte de la corona española, a la mano de obra indígena, a la visión e interés de los conquistadores y sus hijos, a la agudeza financiera de las oligarquías novohispanas y a la confluencia histórica de procesos económicos tan importantes como el comercio intercolonial americano desde México y el comercio transpacífico novohispano.

En esos años, todos los caminos conducían a la plata. Pero los caminos se tenían que hacer tanto para la construcción de las vías de acceso a las minas, como para las ferias comerciales más importantes de la Nueva España, que eran las de Acapulco y Veracruz así como a las ciudades que nacieron y gradualmente crecieron, debido al comercio interno que la explotación minera fomentó a su paso. En fin, toda la infraestructura que necesitó y sustentó la fama mundial de la plata novohispana se hallaba en las poblaciones indígenas, en las numerosas obras que construyeron y a las que dieron mantenimiento permanente para el adecuado funcionamiento de la industria minera novohispana por más de dos siglos.

1. LA PLATA Y EL COMERCIO INTERCOLONIAL AMERICANO DESDE LA NUEVA ESPAÑA

En la segunda mitad del siglo XVI los centros mineros más importantes del virreinato de México se encontraban en el norte del territorio novohispano; en Zacatecas, Guanajuato, Fresnillo, Sombrerete y San Luis Potosí (Calderón, 2005) (Brading, 1985). Por entonces ya se encontraba establecida una ruta comercial entre México y el virreinato de Perú, iniciada por Hernán Cortés cuando en 1536 conoció la llamada de auxilio que Pizarro le hacía a Pedro de Alvarado, pues se encontraba sitiado en la Ciudad de los Reyes, desde donde solo podía comunicarse por mar (Martínez, 2003:692).

Por entonces, a Hernán Cortés, las expediciones que había realizado al norte del virreinato le habían dejado más pérdidas que ganancias, por lo que se le presentaba la oportunidad de resarcirse estableciendo el comercio con Perú, aunque previamente había realizado algunos acuerdos encaminados a lograr este objetivo como lo destacó Woodrow Bora quien dio a conocer un documento del

Archivo del Hospital de Jesús. Se trataba de un contrato entre Juan Domínguez de Espinosa y Hernán Cortés, en el que aquél prometía que iría al Perú como factor de éste en sus navíos y se quedaría allí por lo menos un año, debiendo rendir cuenta leal o bien a Cortés o bien a Hernando de Grijalva como apoderado suyo. El contrato lleva la fecha de 17 de abril de 1536, en Acapulco; es decir, por lo menos dos meses antes del sitio de Lima, que se iniciaría en julio de 1536, por lo menos cuatro o cinco meses antes de que la carta de Pizarro pudiera viajar de Lima a Guatemala y desde allí a México y Acapulco, donde llegó a las manos de Cortés (Woodrow, 1971:9).

Efectivamente Cortés mostró sus deseos de comerciar con Perú, a decir de José Luis Martínez, en una carta que dirigió al Consejo de Indias el 8 de febrero de 1535, momento en el que estaba preparando su salida para la tercera expedición al Mar del Sur, que iría bajo su mando. Entonces escribió:

(...) y por haberme dejado muy gastado y aun cansado, había acordado de tornarme mercader y con un navío que me había quedado, y otro que hacía, enviar caballos y otras cosas al Perú para pagar las deudas que tenía, y para allegar algo para tornar a seguir mi propósito y descubrimiento...” (Martínez, José Luis, 2003:701).

Todo indica que Cortés optó por el comercio como una más de sus actividades, como una alternativa para financiar sus costosas expediciones; pasadas y futuras.

Las distancias favorecían y perjudicaban a Cortés en esta nueva empresa. Por un lado, el abasto de productos básicos y de lujo al Perú, que monopolizaban los mercaderes de Sevilla fue insuficiente, las grandes distancias entre éste y la colonia sudamericana impedían un buen abastecimiento y distribución de los enseres, además de los elevados costos de las mercancías; ello aparentemente beneficiaba a Cortés, quien se proponía abastecer a Perú desde la Nueva España, para lo cual estableció un punto de comercio en Panamá y de ahí a Perú (Martínez, 2003:704); así, entre 1538 y 1539 mandó naos con bizcocho, tocino, queso, azúcar y harina para comerciar; sin embargo los productos llegaron en estado de descomposición y sólo le reportaron pérdidas. Cortés no desistió y en 1540 envió otro cargamento pero ahora no se pudo vender por el terrible incendio que acabó con los establecimientos de Panamá. Como consecuencia de todo aquello, el saneamiento que pretendía de sus finanzas no le significó más que nuevas deudas. Sin embargo, hay que reconocer que Hernán Cortés intentó comenzar con la apertura de un comercio intercolonial americano, que otros retomarían más tarde y con más éxito, como el primer virrey de la Nueva España, Antonio de Mendoza (1535-1550), quien alternaba su oficio como autoridad del virreinato con el desarrollo de otras empresas, como la cría de ganado, las manufacturas, la construcción de barcos y, desde luego, el comercio con el Perú, ya que

“...procuró obtener beneficio a través del envío de mercancías a Perú, especialmente de ganado caballar proveniente de sus estancias. El interés por comerciar con el Perú no era novedoso, aunque pocos colonos podían emprender un proyecto semejante; por ejemplo, el Marqués del Valle fue uno, dentro de ese reducido grupo, de los que tuvo suficiente capacidad económica como para interesarse en el establecimiento de vínculos comerciales con el Perú (...). Un tonelero mencionó que estos barcos habían salido rumbo a Huatulco (Oaxaca, puerto de la Mar del Sur), donde la gente del virrey cargó yeguas, caballos y mercancías en general para transportar a Perú. Al parecer el cargamento de animales consistió en 500 yeguas y caballos. Una vez en Perú ese cargamento podía venderse, mencionó el tonelero, por sesenta o setenta mil ducados...” (Ruíz Medrano, 1991:180-181).

El comercio intercolonial americano desde la Nueva España nació bajo la conjunción de tres factores sustantivos; por una parte, las grandes expectativas de riqueza que se generaron en amplios sectores de la Nueva España con las noticias que llegaban de Perú y sus fabulosas riquezas; por otra, por la llamada de auxilio del conquistador Francisco Pizarro, cuando se hallaba en aprietos, lo que supuso una oportunidad que abrió las puertas de aquel virreinato a los intereses novohispanos, ante la imposibilidad de la corona de abastecer de productos y mercancías a aquellos territorios a través de la Carrera de Indias.

Si bien el Comercio intercolonial americano desde la Nueva España se inició con más pérdidas que ganancias, gradualmente se fue fortaleciendo, en buena medida por la consolidación gradual de las oligarquías del virreinato, que tendieron lazos entre encomenderos, mercaderes y funcionarios del gobierno virreinal, como se podía apreciar muy claramente en el cabildo de México, puesto que

“...el cabildo y los mercaderes asentados en dicha urbe actuaron como los principales interlocutores de la autoridad real. La oposición de la corona a la consolidación de un grupo señorial de encomenderos trajo como consecuencia el fortalecimiento del cabildo, mientras que la relevancia de las funciones que desempeñaban los mercaderes, al asegurar la producción argentífera y los intercambios con la metrópoli, les confirió un lugar medular...” (Del Valle Pavón, 2005:214).

Los mercaderes novohispanos comprendieron rápidamente que la plata era su moneda de negociación, frente a una permanentemente necesitada corona española, y la utilizaron sin resquemor.

Este Comercio intercolonial desde Nueva España significó una red económica alterna a la Carrera de Indias, que en sus inicios no fue considerada ilícita, puesto que el monopolio de los mercaderes sevillanos no lograba abastecer en su totalidad al mercado americano. De hecho, el desabasto en las colonias americanas y los altos costos de los productos fueron la queja permanente durante la primera mitad del siglo XVI y así, los espacios que ahora cedía la corona en América, especialmente en el Océano Pacífico fueron asumidos como baluartes por los mercaderes novohispanos, quienes los incorporaron rápidamente como espacios económicos propios y legítimos; como una más de las piezas en su entorno económico. Este comercio propició el nacimiento y florecimiento de puertos desde la Nueva España, a todo lo largo de Centro y Sudamérica en la fachada pacífica, bien porque se utilizaron como astilleros para la construcción y reparación de las embarcaciones, o bien porque fueron puntos intermedios de redistribución de productos.

De esta manera la primera etapa del comercio intercolonial americano desde México puede identificarse como el espacio de creación y expansión de una ruta comercial americana alterna al monopolio sevillano, además del establecimiento de una compleja red de intereses económicos entre los mercaderes mexicanos y peruanos.

2. DE LAS ESPECIAS A LA PLATA Y LA SEDA, O EL COMERCIO TRANSPACÍFICO NOVOHISPANO

El comercio entre Filipinas y el puerto novohispano de Acapulco en el Océano Pacífico a través del Galeón de Manila o la Nao de China, como también se le conoció, se inició formalmente en 1572 y perduró hasta principios del siglo XIX, cuando el proceso de Independencia de México supuso la cancelación definitiva de aquel proceso que había durando dos siglos y medio. A este comercio se le conoce como Transpacífico y en sus orígenes fue planteado como un camino intermedio entre España y Asia, y no como un centro económico comercial americano¹, pues conquistadores y marinos, en nombre de la corona española, buscaron sin descanso la ruta del comercio de las especias. Aquel camino sirvió para conectar al imperio español con el rico mercado de la especiería oriental, aunque la corona portuguesa ya tenía establecidas sus rutas y llevaba la delantera a la española desde 1498 (Céspedes del Castillo, Guillermo, 1999:49). América, en ningún momento logró desviar la mirada española de Oriente y como bien señala Carlos Martínez Shaw

1 Archivo General de Indias, (en adelante AGI), Patronato 23, R15. “Parecer de Andrés de Urdaneta: Islas del Poniente, México, 1560”.

“... Como es bien sabido el descubrimiento de América no detuvo el avance hacia occidente de los españoles, que emprendieron inmediatamente las primeras tentativas para encontrar un camino que permitiese atravesar la masa continental con la que habían tropezado en su camino a las Indias...” (Martínez Shaw, 1999: 15).

Tras haber realizado muchos intentos desde la llegada a las Indias, por fin se logró abrir esa ruta americana a la especiería, justamente con la expedición de Legazpi-Urdaneta (1564-1565). Legazpi se convertirá en el primer gobernador de Filipinas y el segundo en el descubridor del Tornaviaje. Pero no sólo lograron llegar a Asia, sino a un territorio libre de la demarcación portuguesa, archipiélago que denominarían como Filipinas, donde fundaron Manila en 1571.

Pero Urdaneta no solo regresó de las Filipinas con la buena noticia del tornaviaje, sino también con una carta de Legazpi, en la que solicitaba urgentemente refuerzos para someter a la población originaria, gente para poblar, alimentos, medicinas, etc. Además no se habían encontrado las añoradas especias, ni oro, piedras preciosas u otras riquezas que a primera vista validaran los esfuerzos y gastos de tantos años por parte de la corona española para llegar a Oriente. Manuel Ollé nos dice:

“...La expedición española de Miguel López de Legazpi llegó en 1565 a las Islas Filipinas en busca de especias y metales preciosos, pero las minas no aparecieron por ningún lado, y no había ni rastro de pimienta, ni clavo, ni nuez moscada: tan solo canela silvestre en la isla de Mindanao, en cantidades y calidades que no sufragaban los gastos de tan aventurada empresa...” (Ollé, Manel, 2002:30).

Pro a la larga el tornaviaje fue un acontecimiento que modificó la historia española y la de sus posesiones americanas, especialmente la de Nueva España, aunque esas modificaciones también se produjeron en sentido inverso, pues la vida en el oriente asiático se vio influenciada en muchos aspectos por aquella presencia española, que se sumaba a la portuguesa y a la que se irían añadiendo otras potencias. Así

“...La llegada de los castellanos a Filipinas, en 1565, fue un factor nada despreciable de canalización y estímulo de este doble proceso de comercio y de emigración: por un lado, favoreció la considerable emigración de los chinos de la provincia de Fujian a las costas cercanas de la isla de Luzón, acelerada a partir de las dos últimas décadas del siglo XVI; y por otro, introdujo este intercambio de ámbito regional en una ruta comercial a larga escala, que unía Acapulco con Manila y con las costas de Fujian, y que implicó una nueva puerta de entrada de plata en forma de pesos de plata mexicanos. Esta moneda-al ser acuñada y por tanto adoptable como punto de referencia estable- se convirtió en habitual en los intercambios comerciales chinos hasta finales de la dinastía Qing (1644-1911), sustituyendo el uso de la plata sin acuñar...” (Ollé, Manel, 2002:25).

Por tanto, en la segunda mitad del siglo XVI el tornaviaje planteó el momento histórico de responder a los cómo, a los para qué y a otros interrogantes, pues había que acomodar ese ideal y objetivo permanente por tantos años de la ruta a la especiería oriental en el contexto de la España de Felipe II, cuando se produjo la unión de las coronas española y portuguesa bajo su reinado (1580). Habían pasado, pues los tiempos de los Reyes Católicos y de Carlos I de conflictos fronterizos con Portugal y de una Nueva España donde prevalecían los privilegios de los primeros exploradores y conquistadores. Ahora se estaba dando alas a un comercio intercolonial americano y asiático, en que la Nueva España era el centro de un espacio en el que se jugaban fuertes intereses económicos, y donde los protagonistas serán los mercaderes de la ciudad de México y funcionarios del gobierno virreinal, sin olvidar a unas islas Filipinas, que dependiendo de aquel virreinato, iniciaban su construcción hispánica.

Desde España se asumió al comercio transpacífico, que se iniciaba en la Nueva España, como un triunfo español, pero en especial de los españoles novohispanos, pues “los de México están muy orgullosos de su descubrimiento, que les hace creer que se van a convertir en el corazón del mundo”.

En la carta en la que esto se decía, impresa en 1566, se contenía por primera vez, por lo que hasta ahora sabemos, el término *mexicanos*, para referirse a los habitantes no indios de Nueva España (Oskar Hermann, 2006:160). Ese mérito de los criollos haría que un año después del tornaviaje de Urdaneta surgiesen los desencuentros entre españoles ibéricos y novohispanos por la cuestión de Oriente.

Lo cierto es que en la primera mitad del siglo XVI la Nueva España había logrado comunicar al centro del virreinato con lo descubierto hasta entonces en el norte de su territorio y los territorios del sur, incluido el virreinato de Perú, con el que no tardó en establecerse un comercio intercolonial. El control de ese comercio dio lugar a rivalidades entre los mercaderes novohispanos, que se manifestó en las pugnas entre las dos ciudades más importantes del virreinato: México y Puebla. En estas ciudades, los mercaderes que se establecieron crearon lazos económicos firmemente atados a las oligarquías locales, que fueron obteniendo cada vez mayores riquezas y privilegios políticos.

El puerto de Tehuantepec en el actual estado de Oaxaca, tenía en el último cuarto del siglo XVI fuertes vínculos comerciales con los mercaderes de la ciudad de Puebla, ya que este puerto formó parte de la ruta que conectaba el sur del virreinato, a través de Coatzacoalcos, con Veracruz y, por ende, con Europa. Los mercaderes de la ciudad de México pusieron de manera muy especial sus ojos en el puerto de Acapulco a partir del establecimiento del comercio transpacífico; allí vieron un buen negocio que se venía a unir al desarrollo minero que se había iniciado en las décadas precedentes y que en esos momentos estaba en su apogeo de producción argentífera (Brading, 1985). Además esos mineros y comerciantes se veían favorecidos por las circunstancias del momento. Por un lado la gran necesidad de plata que había en España, con las varias declaraciones de bancarrota por parte de Felipe II, (Calderón, 2005), que hacía depender potencialmente a la corona de la plata americana, lo que a la larga era también una dependencia de los mercaderes de la ciudad de México, quienes monopolizaron el mercado. Por otro lado por el establecimiento del comercio transpacífico, que coincidió con un momento muy especial, pues.

La llegada de los españoles a las islas Filipinas se produjo en una coyuntura mercantil regional inmejorable. Después de varias décadas de cerrazón marítima y comercial, el imperio chino relajaba sus restricciones a la navegación mercantil por el sureste asiático... (Ollé, 2002: 33).

Los boyantes negocios permitieron a los mercaderes de la ciudad de México establecer compañías de crédito en torno a las minas para financiar la exploración y rescate de la plata, además de la comercialización de las mercancías que se necesitaban para el sustento de la población minera; de tal forma que los mineros siempre estaban endeudados y muy próximos a la quiebra, (Del Valle Pavón, 2005:539); no así los mercaderes, quienes aumentaban potencialmente sus riquezas y poder de manera tal que ya en 1561 se sintieron lo suficientemente fuertes como para solicitar al rey la creación del Consulado de México (Del Valle Pavón, 2005:518). Todo ello gracias a su estratégica alianza con instituciones del gobierno novohispano como el Cabildo de México, pues entre los mercaderes de la ciudad que solicitaban al rey aquella creación estaban los hijos de antiguos miembros del Cabildo, algunos miembros activos del comercio y los que habían pactado matrimonios que les garantizara seguir gozando de privilegios económicos y políticos. Así, los mercaderes de la ciudad de México encontraron en la oligarquía el mejor camino para afianzar e incrementar su capital político y económico.

Con la unión de dos poderosas oligarquías novohispanas en el muy redituable negocio de la plata novohispana, como lo fueron la del cabildo de México, en el ámbito de gobierno, y los mercaderes de la ciudad, el divorcio con los socios y representados de los capitales sevillanos no se hizo esperar;

Al tiempo que se extendía la mercantilización de la economía novohispana, varios mercaderes de la ciudad de México empezaron a independizarse de las casas de comercio sevillanas. La mayor parte consiguió su autonomía mediante la obtención de financiamiento para adquirir los ultramarinos y venderlos a crédito, principalmente a cambio de plata... (Del Valle Pavón, Guillermina, 2005: 522).

Consolidados económica y políticamente los mercaderes capitalinos, se interesaron e invirtieron buena parte de su capital en el comercio transpacífico desde su establecimiento, pues los enormes márgenes de ganancias, que principalmente proporcionó la seda china traída en el Galeón de Manila a suelo novohispano, fue el poderoso imán que los atrajo. Así, teniendo en sus manos el control de la producción y distribución de la plata novohispana, el camino para apropiarse de aquel comercio transpacífico se allanaba, pues los chinos sólo aceptaban plata en sus transacciones comerciales² y los mercaderes de la ciudad de México la tenían. Sin embargo, también la corona española solicitaba cada vez más plata de la Nueva España a través de numerosos y elevados impuestos, que los dejaba escasos de circulante monetario.

Los mercaderes de la ciudad de México solventaron esa contradicción con una inteligente opción. Reubicaron como centro comercial de sus transacciones con Perú en el puerto de Acapulco³ y realizaron una triangulación. En ella la Nueva España se ubicaba en el centro del comercio transpacífico e intercolonial americano del Océano Pacífico; de tal suerte que la cantidad de plata ya no era un obstáculo, pues pagaban los impuestos a la corona y revendían las sedas chinas tanto en el interior del virreinato como a los mercaderes peruanos. Mientras, los comerciantes sevillanos mantenían el control del Océano Atlántico a través del monopolio real, con la flota de la Carrera de Indias, pero ellos hacían algo similar en el Pacífico con el Galeón de Manila.

Las ganancias del comercio transpacífico en estos primeros años fueron millonarias y los mercaderes de la ciudad de México, los de la ciudad de Puebla y los peruanos no fueron los únicos que se beneficiaron, pues los gobernadores de Filipinas también participaron en las enormes ganancias que a su paso dejaba aquel comercio transpacífico, así, el virrey conde de Coruña escribía al rey preocupado por esta situación en 1581:

Los odores que han de venir aquí, que el uno es el Doctor Sande, gobernador que ha sido de las Filipinas, que todavía está allá y como he escrito a Vuestra Majestad y se habrá visto por la información que envié en el segundo navío, y por la relación que ahora también envié, parece que ha tenido muchas contrataciones en ésta tierra, envíenle mercaderías de aquellas islas a factores aquí, de que está muy prendado en amistades y compañía, y no convendría al servicio de Vuestra Majestad y buen despacho de los pleitos que viniere a estar en esta Audiencia (...) porque así él como los que ahora están, es de gran inconveniente que estén hacendados y prendados con deuda y otras contrataciones, donde han de ser jueces, yo aviso de lo que entiendo es más a propósito, para que su Majestad sea servido y su real conciencia descargada⁴.

Mientras los mercaderes de la ciudad de México, Puebla, Perú y algunos funcionarios del gobierno novohispano y filipino obtenían ganancias millonarias, la corona española recibía pocas y parciales noticias sobre el establecimiento y puesta en marcha de una ruta que tanto tiempo y dinero les había costado⁵. Así el comercio transpacífico español, que se planteó inicialmente como una ruta

2 Así lo confirma, entre otros, Antonio de Morga, oidor de la Audiencia de Manila, quien estuvo en Acapulco en 1595, en espera de la nao que lo llevaría a Filipinas. Escribió al respecto que "...El precio de ordinario de las sedas crudas y tejidas y mantillas, que es lo más grueso que traen, se hace despacio y por personas que lo entienden, (...) y lo que se les da por ella es plata y reales, que no quieren oro, ni otros algunos rescates...". (Morga, 2007:288-289).

3 Con esta acción el puerto de Tehuantepec fue prácticamente abandonado así como sucedió en Colima "...la mar que tanto había significado en las primeras décadas, pareciera que se iba alejando de los intereses de la Villa de Colima..." (Romero 2008:320)

4 AGI, México 20, N.63 "Cartas del virrey Conde de la Coruña" (1581).

5 No resultaría extraño pensar que la poca y nada certera información que recibía la corona española sobre el comercio transpacífico se debiera, en buena medida, a que no sólo algunos funcionarios del gobierno novohispano pertenecientes a la Audiencia y el Cabildo de México habían actuado como juez y parte de aquel comercio, sino que pudo haber más casos de funcionarios novohispanos de otras dependencias del gobierno virreinal, pues a fines del siglo XVI, en 1598, Antonio de Morga, oidor de la Audiencia de Manila, escribía que: "...Lo más ordinario los tales que vienen proveídos, son deudos

directa entre Asia y España, con una escala en América, fue arrebatado a los españoles peninsulares por los novohispanos; mercaderes y funcionarios de gobierno, quienes a partir de la triangulación económica que realizaron, lograron situarse en el centro del mismo y posesionarse como protagonistas y principales beneficiarios, al crear su monopolio comercial en el Océano Pacífico, al margen del sevillano y de la corona española. Se adjudicaban pues, ese comercio transpacífico como propio.

Los productores de plata, por un lado, y los demandantes de la misma, por el otro, fueron los motores no sólo del comercio transpacífico y atlántico, sino mundial, ya que

la verdadera significación mercantil de la China de los siglos XVI y XVII a escala internacional tiene que ver con su voracidad de plata mejicana y japonesa. En realidad se puede afirmar que la circulación del comercio de la plata alrededor de la plata significó el nacimiento de una auténtica economía mundial. Este circuito activaba fuerzas determinantes de mucho de lo que ocurría a escala regional y que solo en una perspectiva global pueden llegar a ser objetivadas y comprendidas... (Ollé, 2002: 37-38).

Mientras los mercaderes de la ciudad de México consideraron las Filipinas como un espacio de grandes oportunidades económicas, en España no se veían tan claros los beneficios y bondades del papel de las Islas en el imperio español.

En 1578, a pocos años de haberse establecido el tornaviaje y de estar funcionando el comercio transpacífico en América, la corona española vivía una coyuntura política que trastocará definitivamente las antiguas pretensiones españolas en el mercado de la especiería asiática. Precisamente ese año moría el rey Sebastián de Portugal sin dejar herederos directos. Ello situó a Felipe II como un serio aspirante a la corona portuguesa, (Centeno de Arce, 2008:231). Los apenas ayer rivales comerciales en Asia, ahora se encontrarían unidos bajo la corona de los Austria españoles; pero los lusitanos, recelosos de las ambiciones expansionistas hispanas y preocupados por resguardar sus garantías políticas y sus posesiones, comprometieron a Felipe II, a través del convenio firmado en las cortes de Tomar⁶, a separar y mantener diferenciados los imperios y posesiones de portugueses y españoles, aunque estuviesen unidos bajo su gobierno, así, la corona española tenía posesiones en todos los continentes, pero delimitadas claramente en cuanto a su jurisdicción española o portuguesa.

La unión de las coronas significó para las aspiraciones hispanas en Asia un tremendo freno, pues sus rivales comerciales ahora también eran súbditos del rey de España y, con los acuerdos de las cortes de Tomar, ningún español pero tampoco portugués podía acercarse y menos acechar las zonas de influencia o dominio respectivos. Paradójicamente cuando la corona española podía haber tenido legalmente un acceso casi completo al rico comercio con Asia, justamente la vía legal le impedía disfrutarlo, al colocarla como salvaguarda y juez de las rutas portuguesas e hispanas.

En el ámbito novohispano, en el año de 1592 se instituyó el Consulado de México, y al siguiente el de Perú. Coincidió aquello con las fuertes protestas de los comerciantes sevillanos por no poder

y criados del Virrey de Nueva España, mozos y nada expertos; en lo que traen a cargo hacense millones de fraudes y daño en Acapulco en su despacho de las naos, que no se dicen por menudo porque para solo este punto era menester gastar mucho papel... (Morga, 2007:324) En el caso de Perú; *“...desde el visorey hasta el arzobispo todos tratan y son mercaderes, aunque por mano ajena y disimuladamente...”* (De León, 2009:43). Y el citado caso de Sande, ya que al parecer era extraordinario que un funcionario del gobierno colonial no hubiese realizado negocios en el comercio transpacífico a la par que ejercía su cargo político. Esto se podía aplicar en el caso de los virreinos de Perú y Nueva España, además de los gobernadores de Filipinas, pues fueron ellos los directamente relacionados con este comercio.

⁶ “...En consecuencia la unión de Portugal a la dinastía de los Austrias españoles significaba el mantenimiento de una cierta autonomía política, al tiempo que una dependencia, en política internacional, de los intereses de la dinastía, (...) En primer lugar, los castellanos no iban a renunciar a la Especiería y, en segundo lugar, que en las Cortes de Tomar (1581) se especificaba que el reino debía mantener su integridad territorial, a la vez que debía mantenerse separada la zona de influencia de los dos reinos...” (Centeno :232-233)

participar del éxito que tenían los novohispanos con el comercio transpacífico, como se lo hicieron saber a Felipe II. El monarca apreció entonces las grandes cantidades de plata que tenían por destino final China y no sus reales arcas, lo que favorecían los nuevos consulados de México y Lima. Como consecuencia surgieron toda una serie interminable de prohibiciones comerciales para conseguir poner freno a aquel comercio transpacífico en manos de los novohispanos.

En un primer momento la corona podía confirmar lo acertado de su decisión sobre el establecimiento de los consulados pues el envío a la Península de plata novohispana se incrementó y los mercaderes mostraron una participación activa en la creación de infraestructuras que facilitasen el viaje entre la capital y el puerto de Veracruz⁷. Con ello se protegía y aseguraba la llegada de la plata americana, al tiempo que se reafirmaba el monopolio del consulado sevillano en el Atlántico.

La erección del Consulado de México, en 1594, consolidó el poder comercial y financiero de sus miembros, al ser dotados de los privilegios de la aplicación de la justicia privativa, la asociación y la representación. Asimismo se reforzó la posición de la ciudad de México como el núcleo que integraba los mercados de Nueva España, las Antillas, Perú, Filipinas y Centroamérica...” (Del Valle Pavón, Guillermina, 2006: 44).

Si el control de la plata fue el camino que guió los pasos de la corona española en América, estos fueron acompañados permanentemente por los mercaderes novohispanos, quienes conjuntaron las herramientas legales que ahora les brindaba el establecimiento del Consulado de México con las que ya poseían, a pesar de las numerosas y reiteradas prohibiciones y restricciones reales, tanto para el comercio intercolonial americano como para el comercio transpacífico novohispano. Crearon un sistema de contrapesos que mediaba entre las necesidades de la corona española y las propias, pero donde la corrupción jugó también un importante papel.

Finalmente la corona española, presa de su necesidad por la plata americana, fue despojada del ideal inicial del mercado de la especiería por los novohispanos y peruanos, quienes a través del control del metal americano y la creación y consolidación de oligarquías locales, con fuertes vínculos entre los miembros de los gobiernos virreinales, tomaron posesión del Océano Pacífico y establecieron una ruta comercial alterna a la que en el Océano Atlántico protagonizaba la Carrera de Indias, monopolizada desde Sevilla. Y no sólo eso, sino que los mercaderes de la ciudad de México se apropiaron del comercio transpacífico haciéndolo una creación novohispana, donde la seda sustituirá a las originarias especias. Como bien anotó Mariano Cuevas, el comercio transpacífico novohispano fue un “...comercio sin España, sobre España y contra España...” (Cuevas, Mariano, 1943: 345).

3. EL IMPACTO DEL COMERCIO TRANSPACÍFICO NOVOHISPANO EN LAS POBLACIONES INDÍGENAS EN EL ÚLTIMO CUARTO DEL SIGLO XVI

Zihuatanejo, Zacatula, Acapulco y Navidad funcionaron como astilleros y puertos de salida de los navíos que exploraron tanto el norte del Pacífico novohispano, los que colaboraron en la ruta comercial con Centroamérica y Sudamérica, además de colaborar en la ruta de la especiería. Pero

⁷ “...Una vez establecido, el consulado de México se hizo cargo de asegurar el desembarco de las mercancías de la flota, contribuyó a que se terminaran las obras de fortificación de Veracruz y mandó levantar los planos de un camino carretero que comunicaría la ciudad de México con dicho puerto por una nueva ruta, (...)Al tiempo que se estableció el consulado, los mercaderes incrementaron el otorgamiento de crédito en metálico, así como el suministro de avíos a la minería y otros sectores productivos. Este fenómeno parece reflejarse en el aumento que presentaron las remesas de plata americana a la metrópoli en las tres últimas décadas del siglo XVI...” (Del Valle Pavón, Guillermina, 2005:44)

el puerto que destacó sobre los de más, al menos hasta 1565, fue sin duda el puerto oaxaqueño de Tehuantepec, como lo señala Daniele Dehouve:

El puerto de Acapulco empezó a cobrar importancia hacia el año 1570, cuando remplazó al de Huatulco, ubicado en el Istmo de Tehuantepec y sirvió de punto de partida al comercio con Filipinas y Perú... (Dehouve, 2002:70).

De todos modos, Acapulco había sido el puerto preferido por Hernán Cortés y el primer virrey novohispano, Antonio de Mendoza, quien también inició la construcción de caminos para comunicarlo con las minas de Taxco, Zultepec y Zumpango en 1547, porque

...el trayecto de Acapulco a Veracruz fue uno de los más importantes del país. Sin embargo antes de finalizar el siglo XVI, el camino de Acapulco no era más que uno de los muchos caminos que se abrían en la zona. En una fecha tan temprana como el año 1547, el virrey mandó construir caminos a Acapulco, Taxco, Zultepec y Zumpango. Para 1580, se percibe la importancia económica que tienen los pueblos situados en los caminos de Taxco (por ser centro minero), Zacatula (donde se construían barcos para el comercio transpacífico), Acamalutla del Sur, ubicado en la costa, hoy desaparecido...” (Dehouve, Daniele, 2002: 70).

Acapulco le debe sin duda a Andrés de Urdaneta y al virrey Martín Enríquez el sitio protagónico que ocupará desde la segunda mitad del siglo XVI hasta principios del XIX. Poco más de tres años antes de iniciar la expedición Legazpi-Urdaneta, en 1560, el marino y fraile agustino le escribe al rey Felipe II varias cartas, dando su opinión sobre la demarcación de Filipinas en el contexto del Tratado de Tordesillas y otros temas, entre ellos, la conveniencia de cambiar el puerto de salida y llegada en la Nueva España para las naos que vendrían de Asia. Proponía, después de una serie de comparaciones entre los puertos novohispanos utilizados hasta el momento, que la mejor opción era Acapulco.⁸

Andrés de Urdaneta anota un importante punto a favor de ese puerto, la ubicación estratégica en la línea que a través de la capital virreinal debía llegar hasta Veracruz. Decía el fraile agustino:

...de esta ciudad de México al puerto de Acapulco es más corto el camino que al de la Navidad, poco más o menos de medio por medio, lo cual importa mucho para el acarreo de muchas cosas que se han de llevar por tierra al puerto de Acapulco así desde Veracruz como de esta ciudad...”⁹.

Acapulco y los poblados aledaños a él a partir del viaje Legazpi-Urdaneta fueron objeto de proyectos encaminados al establecimiento del comercio transpacífico, como se aprecia en un memorial del virrey de la Nueva España, Gastón de Peralta, fechado en 23 de marzo de 1567, donde le informa al rey sobre la importancia de ir preparando aquel puerto para el comercio transpacífico ante las grandes expectativas que ya había de éste en México;

Y si ésta ha de pasar adelante, será muy necesario, parte de ellos de riego que me dicen hay cerca del puerto de Acapulco, donde los navíos se aprestan, se hiciese sementera de cáñamo y allí se aderezase e hiciese la jarcia necesaria... (Hanke, 1976: 169-185).

Las transformaciones en los pueblos de indios fueron radicales, pues iban desde cambios en el uso de tierras de cultivo a los propios cultivos y la redistribución de las poblaciones.

En menos de veinte años ya estaban funcionando en los diversos pueblos de indios que fueron incluidos en la ruta que sugirió y argumentó Urdaneta en 1560 los caminos, puentes, mesones y casas de hospedaje para los pasajeros y mercancías que iban y venían de Filipinas a la Nueva España y de ahí a Perú. Así, en julio de 1579, le solicitan al alcalde mayor del pueblo de Guatitlan, en el actual

8 AGI, Patronato 23, R.15. “Parecer de Andrés de Urdaneta: Islas del Poniente”

9 AGI, Patronato 23, R.15. “Parecer de Andrés de Urdaneta: Islas del Poniente”,

municipio de Zumpango, en el estado de Guerrero, que ...señale a los naturales el lugar y sitio donde puedan hacer el mesón y casa para pasajeros...¹⁰.

BIBLIOGRAFÍA

- BRADING, D.A. *Mineros y comerciantes en el México borbónico. (1763-1810)*. Trad. Roberto Gómez Ciriza, México, Fondo de Cultura Económica, 1985.
- CALDERÓN, Francisco R. *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*, México, Fondo de Cultura Económica, 2005.
- CERVERA, José Antonio. "Andrés de Urdaneta (1508-1568) y la presencia española en el Pacífico durante el siglo XVI." en *ILUIL*, Vol. 24, 2001.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. *Ensayos sobre los reinos castellanos de Indias*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1999.
- CHAUNU, Pierre. *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos. Siglos XVI-XVII-XVIII. (Estadísticas y tablas)*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974.
- CUEVAS, Mariano. *Monje y Marino. La vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*. México, Galatea, 1943.
- DE LEÓN PORTOCARRERO, Pedro. *Descripción del virreinato del Perú*. Edición y prólogo de Eduardo Huarag Álvarez, Lima, Universidad Ricardo Palma, 2009.
- DE MORGA, Antonio. *Sucesos de las Islas Filipinas*, Edición crítica y comentada y estudio preliminar de Francisca Perujo. México, FCE, 2007.
- DEHOUBE, Daniele. *Historia de los pueblos indígenas de México. Entre el caimán y el jaguar: los pueblos indios de Guerrero*, México, Instituto Nacional Indigenista, 2002.
- DEL VALLE PAVÓN, Guillermina. "Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio Pacífico en Nueva España, 1550-1620." En *Revista de Historia Económica*, v. 23, Suplemento S1, España, marzo 2005, pp. 213-240.
- DEL VALLE PAVÓN, Guillermina. "La lucha por el control de los precios entre los consulados de México y Andalucía". En *Revista Complutense de Historia de América*, 2006, vol. 32, 41-62.
- DEL VALLE PAVÓN, Guillermina y CAMPOS GARCÍA, Melchor. "Expansión de la economía mercantil y creación del Consulado de México." en *Historia Mexicana*, enero/marzo, año 2002/ vol. LI, número 003, El Colegio de México A.C. México, pp. 513-557.
- DEL VAS MINGO, Martha Milagros. "La justicia mercantil en la Casa de la Contratación de Sevilla en el siglo XVI." En *Estudios de Historia Novohispana*, 31, julio-diciembre 2004, p. 73-97, UNAM.
- DIAZ-TRECHUELO LÓPEZ ESPINOSA, María Lourdes. "Las expediciones al área de la especiería". En *Historia general de España y América*, Madrid, Ediciones Rialp, tomo VII, 1982.
- GERHARD, Peter. *Geografía histórica de la Nueva España. 1519-1821*, Trad. Stella Mastrangelo, Map. Reginald Piggott, México, UNAM-IIIH-IG, (Espacio y tiempo-1), 1986.

10 *A las justicias de Guatitlan para que señalen lugar de un mesón para los pasajeros de Acapulco*. Archivo General de la Nación México (AGN), 1579, *General de parte*, Vol.2, Exp.74, F. 17

- HANKE, Lewis y RODRÍGUEZ, Celso (Eds.), *Los Virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria: México*, Biblioteca de Autores Españoles, Atlas, Madrid, 1976-1978, 5 volúmenes, volumen 1, 1976.
- IWASAKI CAUTI, Fernando. *Extremo oriente y el Perú en el siglo XVI*. Perú, Fondo editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005.
- KRISTHIAN, Oskar Hermann. *El lago español*. Traducción Clara Usón, España, Casa Asia, 2006.
- Ollé, Manel. *La empresa de China. De la armada Invencible al Galeón de Manila*. Barcelona, Acan-tilado, 2002.
- MARTÍNEZ, José Luis. *Hernán Cortés*. México, UNAM-FCE, 2003.
- MARTÍNEZ, José Luis. *Documentos Cortesianos I. 1518-1528. Secciones I a III*. México, UNAM-Fondo de Cultura Económica, 1990.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (estudio preliminar), *García de Escalante Alvarado. Viaje a las Islas del Poniente*, Santander, Universidad de Cantabria, 1999.
- MENEGUS, Margarita. *Los indios en la historia de México. Siglos XVI al XIX: Balance y perspectivas*. Coord. Clara García Ayluardo, México, FCE-CIDE, 2006.
- MIÑO GRIJALVA, Manuel. *La protoindustria colonial hispanoamericana*, México, COLMEX-FCE, 1993.
- MORALES PADRÓN, Francisco. *Teoría y leyes de la conquista*. Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación, 1979.
- ROMERO DE SOLÍS, José Miguel. *Clérigos, encomenderos, mercaderes y arrieros en Colima de la Nueva España. (1523-1600)*, México, Archivo Histórico del Municipio de Colima-Universidad de Colima-El Colegio de Michoacán, 2008.
- RUÍZ MEDRANO, Ethelia. *Gobierno y sociedad en Nueva España: Audiencia Segunda y Antonio de Mendoza*, México, Colegio de Michoacán, 1991.
- SALES-COLÍN, Oswald. "Las cargazonas del galeón de la carrera de poniente: Primera mitad del siglo XVII". *Revista de Historia Económica*, año XVIII, otoño-invierno 2000, no. 3.
- SARABIA VIEJO, María Justina. *Don Luis de Velasco. Virrey de Nueva España. 1550-1564*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1978.
- SHIMAMURA, Takako Sudo. "Navegación y comercio en Nueva España. Siglos XVI-XVII" en Bernardo García Martínez. (Coordinador del tomo II), *Gran historia de México ilustrada. II Nueva España 1521-1750. De la Conquista a las Reformas Borbónicas*, México, Planeta DeA-GOSTINI-CONACULTA-INAH, 2002.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano. "La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI", en, *América y la España del siglo XVI: Notas para el desarrollo de una investigación interdisciplinaria*. T. II, Madrid, CSIC-Instituto Fernández de Oviedo, 1983.
- WOODROW, Borah. "Hernán Cortés y sus intereses marítimos en el Pacífico. El Perú y la Baja California." En *Estudios de Historia Novohispana*, vol. 4, México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1971.
- YUSTE LÓPEZ, Carmen. *El comercio de la Nueva España con Filipinas. 1590-1785*. México, INAH/ Departamento de Investigaciones Históricas (Colección científica 109) Fuentes/ Historia económica, 1984.