

YUSTE, Carmen (coordinadora), *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997, 202 p. (Serie Historia).

Los once trabajos editados en este volumen bajo la coordinación de Carmen Yuste fueron presentados originalmente en un seminario de discusión que el Instituto Nacional de Antropología e Historia convocó en julio de 1993 con el tema “Nuevas interpretaciones y últimas fuentes para la historia del comercio marítimo colonial”. Aunque el comercio colonial, y en especial el marítimo, es un tema que cuenta

con muchos y muy valiosos estudios no es, en modo alguno, un tema agotado pues, como lo señala Yuste en la presentación de este libro, todavía existen muchos filones que pueden seguirse, incluso algunos ya explorados pueden revisarse a la luz de nuevas interpretaciones. Señala, por ejemplo, uno que considero de enorme importancia: el análisis del comercio marítimo desde la perspectiva de las propias colonias, ya que la gran mayoría de los trabajos que existen se han hecho con un enfoque metropolitano. Este volumen se caracteriza precisamente porque casi todos los trabajos que lo componen (la excepción es el de Antonio García-Baquero) tratan el ámbito colonial, es decir, que analizan los intercambios marítimos en función de las colonias, ya sea por el impacto que tuvieron dentro de las economías coloniales o por la influencia que los comerciantes coloniales ejercieron en el desarrollo del sistema o, si se quiere en plural, de los sistemas de intercambio imperial atendiendo a los dos ejes que existieron, el del Pacífico y el del Atlántico. Estos son, en un sentido amplio, los ámbitos coloniales que se analizan en este libro, si bien la perspectiva predominante es la de la Nueva España, lugar de convergencia geográfica, pero sobre todo económica, social y política del sistema imperial español. Así, el volumen está dividido en tres partes, las dos primeras con un sentido geopolítico, mientras que la tercera está formada por los trabajos de carácter historiográfico.

La primera parte de este volumen, titulada *El comercio atlántico: España y el Caribe*, comienza con el trabajo de Antonio García de León, "Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVII". Uno de los grandes aciertos de este estudio es que aborda uno de los periodos menos conocidos y estudiados de la historia novohispana: la centuria barroca, no obstante que ésta fue una etapa esencial pues, como lo señala el propio autor refiriéndose al puerto veracruzano, fue entonces cuando se crearon las estructuras económicas y sociales básicas de la colonia. Para García de León el entramado que se tejió en esos años tuvo dos hilos principales sobre los que se bordó lo veracruzano: los negros —en su mayoría ladinos, lo que explica la fuerte influencia andaluza en la cultura popular afroestiza o jarocho— y los portugueses cripto-judíos, núcleo que forjó y controló desde Veracruz una compleja red de comercio internacional que vinculó el Atlántico con el Pacífico. La importancia de los cripto-judíos fue tal que García de León refiere que las persecuciones que sufrieron a partir de 1642 y su final expulsión provocaron que el puerto sufriera una recesión económica de la que no pudo recuperarse sino hasta mediados del siglo XVIII. Este tema es otro de los aciertos de García de León, ya que muestra claramente la injerencia extranjera en el comercio novohispano, un

asunto poco explorado en la historiografía colonialista y todavía menos difundido. Además de las redes de comercio internacional forjadas a partir de la permisión portuguesa, la participación extranjera en la vida económica novohispana tuvo otro cauce fundamental tratado con claridad y detalle por García de León en su apartado final: el contrabando y la piratería, cuyos eventos tuvieron distintas dimensiones, como él mismo señala, desde el pequeño rescate hasta el ataque en gran escala.

Además del comercio con los extranjeros, otro tema que ameritaría ser investigado con mayor extensión y profundidad es el del comercio entre las distintas colonias del imperio español. El trabajo de Carlos E. Ruiz Abreu, "Las rutas del cacao en el Golfo de México", da indicios sobre este asunto al referir el tráfico regular que existía entre Honduras, Guatemala y Chiapas con Tabasco, Campeche, Veracruz, Cuba y algunas colonias inglesas en Norteamérica. Asimismo, Gustavo Palma Murga en su trabajo titulado "El reino de Guatemala y sus vinculaciones económico-comerciales externas durante la época colonial" señala la existencia de intercambios comerciales entre las colonias señalando, por ejemplo, los que se dieron entre Guatemala con Panamá, Callao y Acapulco, por el lado del Pacífico, y con Cuba por el del Caribe, además de mencionar un tema cuyo estudio sería fascinante: el comercio externo realizado por vía terrestre, como el de la ruta de la ciudad de Santiago de los Caballeros de Guatemala al puerto de Veracruz, pasando por las ciudades de Puebla y Oaxaca.

Dentro del ámbito de las relaciones que entre sí mantuvieron las colonias españolas, Johanna von Grafenstein Gareis y Rafael Rojas presentan dos trabajos complementarios sumamente interesantes dedicados al Caribe y su vinculación con la Nueva España. En su estudio titulado "Comercio y abasto de harina en el Caribe, 1779-1796", Von Grafenstein demuestra que el abasto de harina de la Nueva España al Circun Caribe fue un renglón de comercio muy importante en la región que, sin embargo, fue abatido por la competencia planteada por Estados Unidos, cuyas harinas eran mucho más baratas. Además, Von Grafenstein muestra que la Nueva España no pudo satisfacer plenamente la demanda caribe de harinas por la falta de transportes de mar y tierra y por la deficiente manera de envasar y almacenar un producto sensible a las mermas y corrupción. Por su parte, Rafael Rojas, en su trabajo "Los situados y el financiamiento novohispano de la economía habanera", comienza por esbozar los cuatro ciclos de la economía colonial cubana desde los siglos XVI al XVIII para situar la importancia que tuvieron los situados novohispanos particularmente en dos de ellos, a saber, el segundo de los ciclos, que giró en torno a la defensa militar, cuando la isla se convirtió en una estación de tránsito obligada en las

rutas atlánticas y la sede del principal astillero español en América, y el tercero, cuando la economía cubana se abocó a la producción del tabaco y parte de los situados se canalizó para la compra de esta planta, asunto éste —el impacto que tuvieron los subsidios fiscales novohispanos en la economía cubana— que fue objeto de una intensa polémica en la historiografía cubana de mediados de este siglo, según señala el propio Rojas, y que valdría la pena retomar y analizar con mayor detalle desde la perspectiva mexicana.

La segunda parte de este volumen, titulada *El comercio pacífico: Filipinas y el sur del continente*, comienza con el trabajo de Luis Miguel Glave: “La puerta del Perú. Paita y el extremo norte peruano, 1600-1615”. A partir del estudio de los registros del almojarifazgo cobrado en el puerto de Paita y de los gastos extraordinarios realizados por la Real Hacienda, Glave intenta demostrar cómo el Estado español logró montar un sistema sustentado en la sociedad y la cultura indígenas que le permitió apropiarse de los tesoros de sus conquistas andinas sin grandes gastos por su parte. Destaca también las relaciones comerciales que este puerto peruano mantuvo con otros puertos americanos, como los novohispanos de Huatulco y Acapulco, antes y después de que este tráfico fuera proscrito, si bien entre todas las radas americanas con las que comerció Paita la que sobresalió fue Panamá. Las relaciones intercoloniales son el tema medular del siguiente trabajo, titulado “Una coyuntura en el comercio transpacífico: fuentes complementarias para la visita de Pedro de Quiroga en Acapulco, 1635-1640” de Ostwald Sales Colín en el que, con base en documentación inédita sobre la visita de Quiroga, se expone la relación conflictiva que hubo entre la Corona española y los comerciantes del Pacífico y del Atlántico a raíz de la competencia que planteó al comercio andaluz el intercambio entre Acapulco y Filipinas manejado por los mercaderes mexicanos.

Lutgardo García Fuentes, con un trabajo titulado “Cambios en la demanda y monopolio de la oferta: un nuevo enfoque de las relaciones comerciales entre España y las Indias (1580-1630)”, abre la tercera parte de este volumen. A partir de una somera revisión historiográfica que le permite plantear el modelo con el que tradicionalmente se ha explicado el sistema de comercio colonial y los factores que hoy en día permiten cuestionarlo, García Fuentes presenta en este trabajo las primeras conclusiones de su investigación sobre la presencia e importancia de los peruleros en la Carrera de Indias, específicamente en el mercado sevillano. Estas conclusiones que el autor expone de forma muy sencilla, transforman profundamente la visión tradicional al demostrar que los peruleros dominaron el comercio entre América y España a partir de 1580, aproximadamente, lo que implicó que ni los sevillanos tuvie-

ron la exclusividad de la oferta, ni la demanda americana fue estática, como usualmente se afirmaba.

María Fernanda García de los Arcos presenta un trabajo titulado "El comercio Manila-Acapulco: un intento de estado de la cuestión" en el que ofrece algunas líneas de investigación a partir de una interesante y completa revisión de la literatura más reciente sobre las relaciones entre la Nueva España y las Filipinas. La autora hace un análisis historiográfico siguiendo un orden cronológico para que se advierta qué períodos han sido más trabajados y cuáles permanecen casi inexplorados, aunque cabe hacer notar que en general es un tema que ha sido poco trabajado. Por lo que toca a las líneas de investigación, García de los Arcos señala por ejemplo la falta de estudios sobre los puertos involucrados en las relaciones transpacíficas, su población, infraestructura, vida cotidiana, así como sobre la construcción de los galeones y los astilleros. Aunque el comercio ha sido uno de los temas mejor trabajados, García de los Arcos menciona asimismo la falta de estudios sobre los precios y la distribución interna de los productos intercambiados por el Pacífico, el contrabando, etcétera. En suma, se trata de un vasto tema poco explorado sobre el que urgen muchas monografías que analicen asuntos y períodos específicos.

Antonio García-Baquero, en su trabajo "Tres siglos de comercio marítimo colonial: un balance desde la metrópoli", ofrece una reflexión sobre el impacto que tuvo la Carrera de Indias en el desarrollo de la economía española a partir de una revisión historiográfica en la que incluye desde los análisis realizados por Campillo, Ward y Rodríguez de Campomanes en el siglo XVIII, hasta los estudios más recientes. Así, García-Baquero logra un ejercicio interesante al presentar y contrastar las diferentes interpretaciones que sobre el asunto se han elaborado para aportar su propia percepción sobre el desarrollo económico de la España moderna.

Se trata, en suma, de una antología interesante que plantea efectivamente perspectivas, temas y problemas novedosos sobre los que se tendrá que trabajar en el futuro para tener un conocimiento más completo y pleno del comercio colonial, que no se restrinja a mirarlo sólo desde una orilla del Atlántico. Como toda antología, desde luego, el alcance de los trabajos es diferente, pero en su conjunto es un volumen valioso cuya lectura resultará ilustrativa, incluso algunos de los trabajos pueden ser magníficas introducciones al tema para alumnos que comienzan en las lides de la historia colonial.

MATILDE SOUTO MANTECÓN