

y en toda Cuba en los siglos XIX y XX, los precios promedio del dulce y el valor estimado de la oferta de la citada provincia entre los años 1885 y 1960.

Acerca de los ingenios, también hay apartados del apéndice dedicados a su capacidad de producción promedio en diferentes periodos, a su ubicación en los distintos municipios que componen la provincia de Matanzas, y a la relación de sus dueños. También incluye otra relación de propietarios de industrias derivadas de la azucarera y un índice de otras personas vinculadas con el negocio del dulce.

Otros índices del apéndice, aparte de los usuales sobre los ingenios y demás empresas y entidades referidas en el libro y acerca de los gravados, fotografías y mapas con que se ilustra, se dedican a los médicos matanceños que trabajaron en las fincas azucareras, a las minibiografías y datos de compañías incluidas en el texto principal de la obra y a los hechos más relevantes relacionados con la agromanufactura del dulce, así como con las guerras por la independencia de la isla de Cuba.

Finalmente el apéndice se completa con un cálculo para obtener la exportación de dulce por los distintos puertos de Matanzas en 1860, una relación de los precios del azúcar según sus envases, una tabla de equivalencia de medidas y listados de nombres de antiguas localidades y de las jurisdicciones de la región estudiada, incluyendo los ingenios que hubo y hay en ellas. En definitiva, como se puede deducir de la mera relación de su contenido, *El azúcar en Matanzas y sus dueños en La Habana. Apuntes e iconografía* es un libro especialmente relevante como texto de consulta y apoyo para la investigación. El libro es resultado de décadas de trabajo con la multitud de fuentes disponibles en los diversos archivos y bibliotecas de Cuba, y una valiosa aportación a la historiografía sobre la Gran Antilla, particularmente a la más especializada en temas azucareros y también regionales.

*Antonio Santamaría García*

Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC

Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, IIH-UNAM, 2007, 512 pp.

Los comerciantes novohispanos han sido un tema constante dentro de la historiografía, por lo menos desde la década de los setenta del siglo XX. Su estudio ha generado interesantes apreciaciones y otras tantas hipótesis sobre la realidad económica y social novohispana, como podemos ver en

los trabajos de David A. Brading, Christiana R. Borchart de Moreno, John E. Kicza y Pedro Pérez Herrero, entre muchos otros. No obstante esta posición historiográfica privilegiada, aún quedan algunos aspectos del papel de los comerciantes novohispanos, sobre los que sería interesante profundizar, por ejemplo, su influencia sobre los sectores económicos virreinales, sus tratos mercantiles y financieros o sus inversiones.

En este contexto se inserta el último libro de Carmen Yuste *Emporios transpacíficos*, el cual sin duda abre importantes posibilidades en torno al conocimiento de los comerciantes novohispanos, en especial sobre los almaceneros de la ciudad de México y su vinculación al tráfico mercantil transpacífico durante el siglo XVIII. Una primera versión del trabajo, que ahora se reseña, le permitió a su autora obtener el grado de doctora en Geografía e Historia por la Universidad del País Vasco.

El objetivo central que se plantea en esta obra es revelar los mecanismos de negociación de que se valieron los almaceneros de la ciudad de México para introducirse en el comercio de Manila y, con ello, dominar a través de su poder económico las negociaciones transpacíficas. Como es lógico, la organización general del libro responde a este objetivo, así se observa en los ocho capítulos que conforman la obra.

En el primer capítulo queda claro el gran conocimiento que tiene la autora sobre el tema, ya que el libro desborda los límites cronológicos que se plantean en el título de la obra y por tanto se ofrece un análisis general sobre los dos siglos y medio que duraron las relaciones transpacíficas, en especial desde el punto de vista de la regulación mercantil del galeón de Manila. Como complemento del mismo apartado, se revisa la categoría legal bajo la cual se determinó la participación de los comerciantes novohispanos en el tráfico comercial del eje Manila-Acapulco.

En el segundo capítulo se pone atención a los cinco reglamentos de comercio que, basados en el pensamiento económico del siglo XVIII, se dictaron para regular los diversos aspectos que involucraban el apresto del galeón de Manila. También se aborda el papel que desempeñaron las autoridades filipinas para la aplicación de estos estatutos, lo que en muchos de los casos implicó, por lo menos un entendimiento entre el gobierno isleño y los comerciantes. La intención es hacer hincapié en las irregularidades derivadas de una normativa heterogénea que propició los intereses de ciertos grupos al amparo de los funcionarios y el gobierno insular.

En el tercer capítulo se aborda el comercio del galeón desde la perspectiva filipina, toda vez que se considera quiénes eran los actores involucrados en las transacciones mercantiles, además de generarse un acercamiento con la intención de distinguir a los verdaderos comerciantes de entre el grueso de vecinos registrados en los libros de repartimientos. Por último, la

autora retoma el tema de la vinculación de intereses entre los comerciantes insulares y las autoridades, el cual queda por lo menos sugerido a partir de la ausencia de pesquisas indagatorias sobre las irregularidades en la aplicación de los reglamentos, lo que además le permite señalar la formación de emporios que iban más allá de los territorios, las restricciones legales e incluso las nacionalidades de los involucrados.

En el cuarto capítulo se abordan los medios de que se valieron los comerciantes novohispanos para introducirse en las negociaciones mercantiles de Manila, en un periodo que alcanza hasta la formación del Consulado de Comerciantes filipino en 1771, por lo que se detalla la inscripción de novohispanos en los libros de repartimientos durante los periodos de 1700 a 1737 y de 1737 a 1771. Cabe señalar que muchos de estos individuos viajaron a Manila como agentes o encomenderos de los comerciantes de la ciudad de México.

En el quinto capítulo se tratan las consecuencias que tuvo la guerra de los Siete Años sobre el comercio transpacífico –en especial, la toma de Manila en 1762– acontecimiento que influyó en la formación del Consulado de Comerciantes de Filipinas. El establecimiento de este cuerpo buscaba reactivar el comercio, eliminar a los novohispanos de la organización y apresto del galeón de Manila, así como reorientar los beneficios mercantiles transpacíficos hacia la metrópoli.

En el capítulo sexto la autora analiza las repercusiones que tuvo para el comercio transpacífico la formación del Consulado de Filipinas, además de señalar los ajustes que provocaron las reformas de 1769 sobre la estructura mercantil y el embarque del galeón de Manila, así como la respuesta que dieron los comerciantes insulares con intereses en Nueva España afectados por estos nuevos ordenamientos.

En el séptimo capítulo se abordan los tratos y contratos entre los comerciantes de Manila y los almaceneros de la ciudad de México o sus agentes en el ámbito de la feria de Acapulco. Aunque sobre todo cabe resaltar que se detallan los mecanismos utilizados en las transacciones de libre concurrencia y se describen las prácticas de las negociaciones privadas realizadas en el puerto novohispano de Acapulco. Por último, se señala cómo los cambios planteados por el gobierno metropolitano empezaron a convertirse en una limitante para las relaciones transpacíficas.

En el octavo capítulo, el cual sirve como epílogo, la autora aborda las innovaciones que, introducidas a partir de 1765 desde la península, buscaron recobrar los beneficios generados por el comercio asiático para la metrópoli. Lo que junto a la eliminación de la rentabilidad de estos negocios después de 1790 y las circunstancias políticas de la primera década del si-

glo XIX terminaron por cancelar las negociaciones transpacíficas. Situación que fue ratificada mediante un decreto emitido por las Cortes en 1813.

La obra está construida desde la perspectiva social, pero con una marcada tendencia hacia lo económico, lo que constituye uno de los grandes méritos de la investigación. Esto se debe en parte a que el interés de su autora por determinar el papel de los comerciantes novohispanos en el comercio transpacífico, responde a una investigación anterior, en la cual había realizado un acercamiento al tema desde una perspectiva en estricto cuantitativa. Este conocimiento previo de la realidad económica transpacífica incluso le permitió a Yuste aventurar una de las premisas de este trabajo, la de que los comerciantes novohispanos desempeñaron un papel más allá del de simples compradores en la feria del galeón.

*Emporios transpacíficos* es una obra que explica de manera sencilla procesos de relación social complejos. La calidad del libro se percibe por el exhaustivo análisis de fuentes que realizó la autora, que la llevó a consultar repositorios de España, Francia, Inglaterra y, por supuesto, la ciudad de México. En el estudio resalta sobre todo la utilización de los archivos personales de comerciantes vinculados a los intercambios mercantiles del eje transpacífico, como el de Francisco Ignacio de Yraeta o el de Diego de Agreda. Más aún, junto a los datos de archivo también se pueden percibir el conocimiento y el manejo de un universo historiográfico complejo, que complementa la apreciación sobre la realidad social y económica del eje Manila-Acapulco.

La obra cuenta con seis anexos, algunos de los cuales detallan el nombre de los galeones que realizaron el viaje transpacífico (1700-1804), una lista de priores y cónsules filipinos (1771-1811), así como una memoria de los individuos relacionados con el comercio del galeón de Acapulco, es decir, novohispanos e isleños registrados en los libros de repartimiento o matriculados en el Consulado de Filipinas. El trabajo también incluye dos cuadros que detallan el valor de la carga de los galeones transpacíficos (1722-1789) y el valor de los derechos de almojarifazgo, recaudados por la caja de Acapulco (1737-1789), ambos completan la información de otros cuadros insertos a lo largo del texto. Se agregan además siete gráficas que revelan el valor de la carga de los galeones involucrados en el comercio transpacífico (1722-1789) y dos apéndices que contienen la matrícula de comerciantes de Manila en el siglo XVIII y la matrícula de comerciantes adscritos al Consulado de México en el mismo periodo. Por último, el libro contiene una sección de fuentes documentales y bibliografía especializada sobre el tema del comercio transpacífico.

La argumentación desarrollada por la autora se basa en tres tesis centrales, las cuales dan pie a los diversos elementos de su trabajo. La primera

sería que los almaceneros de la ciudad de México adquirieron gran relevancia como cuerpo de comercio y a título de particulares desde mediados del siglo XVII, debido a su capacidad para constituirse en una entidad financiera de operaciones crediticias para el comercio y la producción. Esta situación fue la que les permitió invertir plata mexicana en la ruta mercantil transpacífica a partir de 1640, año en que se prohibió en definitiva el comercio de Nueva España con Perú. El cierre de las operaciones mercantiles legales en el Pacífico hizo que Filipinas se revelara como una alternativa de intercambio intercolonial atractiva, ya que constituyó para los comerciantes novohispanos en principio una posibilidad para invertir en el abastecimiento de textiles y especias a mejores precios de los que se obtenían en el Atlántico. Tiempo después el comercio transpacífico se transformó en una vía rentable debido a las altas tasas de ganancias obtenidas, lo que se derivaba de que estas transacciones se hacían sin intermediarios y sin riesgo de secuestro de caudales, como solía suceder en el mercado atlántico.

La segunda tesis de la obra señala que durante el siglo XVIII los comerciantes novohispanos, en especial los almaceneros de la ciudad de México, lograron vincularse al comercio transpacífico y la carga del galeón de Manila a pesar de que las leyes españolas los relegaban al papel de simples compradores en la feria del galeón en Acapulco. Su intervención respondió a la capacidad de los almaceneros mexicanos para refaccionar a los comerciantes isleños, pero sobre todo a los métodos de que se valieron, los cuales iban desde los viajes de novohispanos a Manila, hasta el envío de agentes y la formación de encomiendas comerciales; el aprovechamiento de los vacíos legales dejados por los múltiples reglamentos que intentaron regular el comercio transpacífico durante el siglo XVIII; la vinculación de intereses que lograron los comerciantes novohispanos con las autoridades y el gobierno de Manila; además de la concertación de tratos mercantiles que sólo en apariencia respondían a las negociaciones abiertas.

La última tesis sugiere que la preocupación de las autoridades imperiales siempre se vinculó a la poca rentabilidad que generaba el comercio entre Manila y Acapulco a la metrópoli, esta idea es la que incluso quedará plasmada en diversos proyectos y en especial en los cinco reglamentos generados a lo largo del siglo XVIII. Fue este planteamiento metropolitano el que, junto con la toma de Manila en 1762, terminó por influir en la instauración de las reformas que generaron el principio de la disolución del ámbito mercantil isleño a partir de 1769. Lo que sugiere que la instauración del Consulado de Filipinas formó parte de un plan para debilitar la presencia de los comerciantes novohispanos en el tráfico transpacífico, el cual, aunque no tuvo los efectos deseados pues los mexicanos encontraron

la forma de mantener sus relaciones con Manila, sí sentó las bases de un distanciamiento que incluyó cambios profundos en la estructura mercantil y que incluso abrió la posibilidad para la autorización de una ruta directa entre Cádiz y Manila, vía el Cabo de Buena Esperanza en 1765, o el establecimiento de casas comerciales como la Real Compañía de Filipinas, fundada en 1785.

Pese a lo anterior, la autora sostiene que hacia 1790 el interés por la negociación transpacífica había decaído, toda vez que la posibilidad de embarcar plata a las islas era cada día más complicado, lo que aunado a las condiciones del comercio atlántico volvía aún más difícil el manejo del mercado interno o la disponibilidad de circulante. Lo que le permite aseverar que la caída de los intercambios en el eje Manila-Acapulco y su ulterior disolución no se debieron sólo a las reformas metropolitanas, sino a un conjunto de factores como los ya señalados y a los que además tendríamos que sumar contextos políticos –local e internacional– complejos que incluyeron la invasión napoleónica a la península, la convocatoria a Cortes y el mismo proceso independentista novohispano.

A manera de conclusión me gustaría hacer algunas reflexiones sobre los principales puntos que considero le permiten a la autora ofrecernos una reinterpretación sobre el comercio del eje Manila-Acapulco y por lo tanto debatir algunos de los principales supuestos historiográficos que han sustentado nuestra comprensión sobre las relaciones intercoloniales entre Nueva España y Filipinas. La primera contribución que yo resaltaría es la de que la autora logra apuntar la importancia que alcanzó Manila durante el siglo XVIII, en la medida que representó un espacio económico de acción del capital novohispano, el cual, debido a las condiciones de los caminos americanos, llegó a mostrar facilidades y ventajas mayores incluso a las que podían ofrecer algunas regiones del virreinato distantes de la ciudad de México. Con lo que se revela que el eje transpacífico fue una alternativa intercolonial de grandes beneficios para los comerciantes novohispanos.

El libro de Yuste en este sentido es fundamental ya que viene a señalar algunas posibilidades de estudio sobre las relaciones intercoloniales, en las que sin duda hemos de considerar al papel que desempeñaron otras partes del territorio ya no para el crecimiento y desarrollo de la metrópoli, como hasta ahora ha sostenido la historiografía, sino para conocer los lazos de interacción al interior del imperio e incluso, para vincular los territorios americanos a las economías de otras naciones. Pues cada vez es más claro –el trabajo aquí reseñado lo demuestra– que el imperio español no fue el ámbito cerrado que los historiadores, basados en una lectura literal de la legislación imperial, nos habían hecho creer. En este sentido es importante recalcar que Yuste con mesura señala que el comercio transpacífico fue

una alternativa intercolonial de entre otras tantas, quizá la más importante –podrá terciar alguien–, lo cual es cierto, pero en esto radica la principal contribución de la autora y su obra, es decir, en abrir la posibilidad a la idea de que la inversión del capital novohispano en el comercio transpacífico no se trató de un caso aislado.

La segunda gran aportación que observo es la de demostrar de manera fehaciente la inserción de los comerciantes novohispanos en la organización mercantil filipina. Mecanismo que a lo largo del siglo XVIII incluyó las operaciones legalmente admitidas, es decir, como compradores en la feria del galeón en Acapulco, pero sobre todo otras que podríamos considerar poco ortodoxas como la refacción de mercancías a través del establecimiento de encomiendas y obras pías, pues se les dio el papel de instituciones financieras y crediticias.

En este sentido, la autora ha puesto otra base sólida sobre la que la historiografía tendrá que volver a considerar las relaciones de Nueva España con Filipinas, pues la serie proporcionada de listas de individuos relacionados con el comercio transpacífico deberá ser utilizada para poder probar la similitud de intereses entre las autoridades filipinas y los comerciantes. Lo que a la larga será benéfico para la formación de un modelo del comercio novohispano, basado en las redes sociales establecidas por los almaceneros mexicanos.

Otro gran avance respecto a la comprensión del papel de los comerciantes novohispanos en particular y del comercio en general es el de señalar que las principales operaciones mercantiles realizadas en el contexto de la feria del galeón de Acapulco no fueron las de libre concurrencia, como durante muchos años había manejado la historiografía que se realizaba el comercio, sino los convenios privados que eran los que marcaban las pautas a seguir en las operaciones de compraventa. Esta es una gran aportación de Carmen Yuste al conocimiento de la historia comercial novohispana, ya que junto con la identificación de los actores del tráfico transpacífico, a la larga, redundará en la posibilidad de establecer un modelo viable sobre el comercio al interior del imperio español.

*Hugo Martínez Saldaña*  
Maestría en Historia Moderna y Contemporánea  
Instituto Mora