

## *El pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*

MARIANO ARDASH BONIALIAN. (2012)  
México D.F.: El Colegio de México, 490 pp.



Ricardo Martín Neme Tauil

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES.  
rmneme@gmail.com

Los estudios vinculados al tráfico comercial en el Océano Pacífico en tiempos coloniales no son nuevos. De todas maneras, han adolecido por lo general de una visión fragmentaria al avocarse bien al galeón de Manila, bien al tráfico entre Acapulco y El Callao. El trabajo de Mariano Ardash Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, se propone subsanar este problema e invita al lector a abordar el Pacífico de estos años como una unidad espacial, a tener una visión de conjunto, y a seguir en su argumentación, sostenida por un impresionante cuerpo documental, la importancia de mirar todos los espacios articulados.

Temporalmente se encuentra acotado entre los años 1680, momento en el que el comercio asiático entre Filipinas, México y Perú comenzó a crecer de manera llamativa y en el cual la lejana frontera que era el Pacífico favorecía a que las Indias ganaran autonomía, y 1784, el último año antes de la creación de la Real Compañía de Filipinas, hito que alteraría el panorama mercantil del Pacífico.

El libro posee dos grandes secciones, precedidas por una breve introducción y sucedidas por unas reflexiones finales y un apéndice bibliográfico. La primera sección está dedicada a situar a grandes rasgos los flujos mercantiles de la América española en el marco mundial de la modernidad, donde se insertó como la gran proveedora de plata, y donde Europa no fue otra cosa que su importadora y reexportadora hacia su depósito final, Asia. En ese contexto, la Corona Española pretendió clausurar al Pacífico en aras de beneficiar a la ya entonces tradicional *carrera de Indias*, que funcionaba por las flotas novohispanas y los galeones de Tierra Firme. De hecho, Perú estaba excluida de la legislación de la *carrera a Oriente* para evitar que su plata se desviara hacia allí. El autor enfatiza que todas las restricciones del Pacífico buscaron concentrar la plata americana en la Península. Es así que retoma la idea de las Filipinas como *colonia de colonia*, en virtud de su mayor dependencia con

Nueva España que con la metrópoli, y a la que debemos entender como un muy dinámico intermediario, más que un rico productor.

En paralelo, se nos presenta al Consejo de Indias en insistentes intentos por poner en marcha una compañía española a las Filipinas, de suerte de no solamente desplazar el contrabando que controlaban los mercaderes novohispanos sino que, además, al ocupar España un lugar en China, se posicionaría a la par de otras naciones europeas. La corrupción y las redes de virreyes, puestas en movimiento por funcionarios y mercaderes, eran parte integral de la estructura de esta sociedad; lejos de ser anómalas, el sistema no podía reproducirse sin ellas. Es por esto que, a pesar de existir una idea relativamente clara, hubo que esperar hasta 1785 para instrumentar el comercio filipino. Distintas instituciones de carácter corporativo se le opusieron pues, a pesar de expresar lo contrario por ser en teoría garantes de los intereses de la Corona, eran en realidad las primeras beneficiadas por las jugosas rentas que proporcionaba el contrabando. Ya en esta parte del libro es clara la perspectiva circulacionista desde la que escribe el autor, a la cual privilegia por sobre una mirada centrada en la producción. Si bien su marco teórico parece ser bastante ecléctico, estimo que, al haber puesto el foco sobre el comercio, su lectura de los documentos orientará sus explicaciones hacia la circulación.

La segunda sección, mucho más larga que la anterior, busca mostrar la vida mercantil real desplegada en todos sus escenarios. A lo largo del libro, y justamente con el objetivo de mostrar que lo que la legislación prescribía no necesariamente se condecía con la realidad, hay una permanente discusión con la historiografía legalista que, por momentos, incluso se torna redundante.

La hipótesis fuerte es que el Pacífico, en la segunda mitad del siglo XVII y en parte del XVIII, fue un *lago indiano*, es decir, un espacio mercantil de control

americano pleno, y no un *Spanish lake* como lo propuso William Schurtz, o un mundo controlado por extranjeros, a decir de Woodrow Borah. Importante se vuelve, entonces, destacar las interconexiones marítimas dentro de la América española, tema que con creces supera la cuestión del galeón de Manila. Ante la pregunta de cuánto gravitó el comercio asiático por el Pacífico en la estructura mercantil transatlántica, nos devela un área con especificidad propia, capaz de generar turbulencias a su contraparte atlántica y en la cual los sectores más altos y adinerados de la sociedad decidieron apostar fuertes capitales.

El autor detalla los múltiples circuitos de bienes y de plata. Lejos de los viejos estudios de series estadísticas, propone nuevas estimaciones del metal americano que fluyó a las Filipinas y una mirada crítica acerca de muchas propuestas disponibles en la literatura, al cuestionar sus fuentes y métodos de cálculo. Inclusive, inscribe el comercio de sedas asiáticas, que llegó a enfrentar a comerciantes de Nueva España y de la Península, en la gran disputa entre los dos ejes, transatlántico y transpacífico, por controlar de modo exclusivo el comercio oriental en Indias. He ahí una pista para entender el sugerente subtítulo del libro “la centralidad de lo marginal”, que lamentablemente fue eliminado de la cubierta del libro.

Es aquí donde llegamos al meollo explicativo de este trabajo. Según Bonialian el papel clave del comercio asiático se encuentra en la “estructura *semiinformal* de comercio hispanoamericano.” El contrabando por la Mar del Sur va mucho más allá del comercio asiático, pues abarca además la introducción en el Perú de bienes manufacturados en España o en el resto de Europa, como una verdadera alternativa a la *carrera de Indias*. El autor desteje pacientemente una complicada madeja de flujos legales e ilegales, donde Nueva España era la pieza central: una porción no menor de mercancías castellanas, europeas y asiáticas que desembarcaban allí eran redireccionadas hacia el Perú y, en contrapartida, recibía aquélla los preciados azogue, plata, cacao y vino. Allí la red de corrupción operó como pocas veces en la historia: el contrabando fue sistemático, el decomiso, la excepción. No olvidemos que la porción ilícita del comercio tenía el apoyo no sólo de las altas autoridades sino de toda una gran red de personas que de él se beneficiaban, y quien osara denunciarlo debía enfrentar las más virulentas reacciones. Da la impresión que fue éste un largo sistema de desequilibrios, de grupos de poder en constantes maniobras para contrarrestar el movimiento de bienes en alguna dirección. Con el tiempo esta estructura *semiinformal* terminaría revitalizando al tráfico de flotas por Veracruz a la vez que, como contrapartida,

sería el golpe de gracia de las ferias de Portobelo. Vale la pena subrayar lo interesante de las precauciones metodológicas del autor al enfrentar las fuentes.

El último capítulo de la segunda sección, contrariamente a lo expuesto hasta aquí, nos da el perfil de funcionamiento mercantil en el Pacífico en la segunda mitad del siglo XVIII, en tiempos del *libre comercio* producto del paquete reformista borbónico, donde la estructura *semiinformal* y su tráfico ilícito, en el cual tenían depositados sus intereses grandes comerciantes de Lima y México, entró en crisis gracias a un nuevo régimen de navíos de registro que llegaban por el Cabo de Hornos. El juego se invirtió: esta vez fue el comercio entre España e Indias por el Atlántico el que condicionaría desde entonces al del Pacífico y a sus circuitos clandestinos, y no al revés. Se menciona también en un breve y particular acápite la coyuntura 1779-1784, vinculada al conflicto bélico entre España e Inglaterra, en la cual para evitar el bloqueo de las comunicaciones por el Atlántico se liberalizó el comercio entre Filipinas, México y Perú, con la consiguiente revitalización de la estructura *semiinformal*, ahora legalizada y reconocida.

Podríamos resumir muchas de las ideas fuertes que guían este libro con una frase tomada de sus conclusiones: “Si en el plano oficial el Pacífico resultó ser un área de navegación marginal, como epifenómeno comercial, en la realidad informal se ubicó como pieza central que logró gravitar en diferentes grados sobre los grandes flujos comerciales del imperio” (p. 455).

Por todo lo dicho, y en función de las perspectivas adoptadas y por las fuentes que el autor cita, el libro se ubica de forma general entre los trabajos que discuten con la vieja idea de que la América española se vio sumida, al igual que Europa, en una crisis durante el siglo XVII. A nivel teórico, las categorías que utiliza se encuentran bien definidas. Tal vez sería deseable revisar el orden en el que se encuentran expuestas, dado que su explicitación aparece muchas veces tras su largo uso. Junto a esto, creo que la periodización que se hace en las conclusiones (pp.449-450) tendría valor orientador para la lectura si estuviese al inicio del libro, pues se trata de un esquema muy útil que permitiría una ubicación temporal esclarecedora desde el principio, más aún frente a los constantes movimientos en el tiempo que se desarrollan en el libro.

Escrito en un estilo neutro y directo, la complejidad pasa más por seguir las largas argumentaciones que por una prosa poco transparente. Es de destacar que la honestidad intelectual del autor se verifica al señalar

falencias y ausencias, mientras sugiere algunas líneas para futuras investigaciones.

Si bien estamos ante un trabajo sobre grandes flujos comerciales, en algunas raras ocasiones tenemos la posibilidad de asomar nuestra mirada al codicioso y despiadado mundo que generaba todo este comercio en una escala mucho más humana. Estimo que recuperar a los actores intervinientes en el comercio, el contrabando y la operatoria mercantil de los que da cuenta esta investigación sería un excelente complemento para este libro.

Más allá de estas favorables apreciaciones, guardo algunas reservas vinculadas a la presentación del texto, que no constituyen meramente una cuestión de forma. En primer lugar, la obsesión detallista por relatar un caso tras otro de largos ejemplos descriptivos que ilustran algún punto en cuestión entorpece mucho la lectura. Pareciera que el autor está más preocupado por hacerle saber al lector de su vasto trabajo empírico que en brindar una síntesis clara de los temas tratados. Si bien la introducción dejó planteados los puntos generales y, cada vez que un tema concluye, se presenta una síntesis, no por ello esas transiciones dejan de dificultar el derrotero argumental. Por otro lado, muchos de los gráficos y tablas que el libro presenta adolecen, al menos, de alguno de los problemas siguientes. Sobre todo para la primera sección, buena parte del contenido de los gráficos termina siendo redundante con el texto. En segundo lugar, muchas de las tablas elaboradas para la segunda sección son parte de las largas listas de datos que, como se explicara antes, dificultan la lectura y hacen más árido el texto. Tal vez ello se deba en parte a que el texto, originalmente destinado a ser una tesis doctoral, no fue reformulado para destinarse a un público académico más amplio al transformarse en libro.

No obstante las observaciones precedentes, valga señalar la originalidad del tema escogido por el autor, tanto más cuanto se trata de una problematización del espacio, rara cualidad entre los historiadores. Lamentablemente sólo ha construido su relato desde una perspectiva circulaciónista y la articulación con las esferas de la producción es escasa. Es así que vemos a los bienes ir de un lugar a otro pero poco se nos revela de la lógica que articula la producción y los espacios productivos. Referido a un período donde el capitalismo está comenzando a tomar una fuerza cada vez mayor a nivel mundial, sería deseable una explicación del papel que allí tuvo el Pacífico hispanoamericano. La mínima mención de autores al inicio del libro que de algún modo trataron ya estos temas de ninguna manera agota lo escrito sobre el tema. Cierta historiografía no pasa de ser una simple mención y tal vez sea ello lo que explique, en parte, el enfoque del texto. Es más, el énfasis en la circulación también desdibuja, en el marco de la situación que implicaba la realidad colonial, la participación de los explotados, en tanto verdaderos productores del combustible que hacía funcionar al sistema.

Más allá de estas críticas, que de ningún modo buscan desmontar lo central de los argumentos del autor ni mucho menos desmerecer el arduo trabajo que tiene por detrás su libro, el balance es muy positivo. En un mar historiográfico cada vez más fragmentado y donde la investigación ciñe a las personas a la ínfima pequeñez de un tema, la producción de un libro general, que no guarda el formato de un manual ni cae en el ensayo, donde el relato resulta convincente y donde existe una explicación con un aliento mayor que aquellas referidas a las meras coyunturas, es un hecho notable y digno de celebración.