

Reseñas

María Cristina Barrón Soto (coordinadora), *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*, México, Universidad Iberoamericana, 2012, 292 p.

MATILDE SOUTO MANTECÓN

Instituto Mora

En 2008, cuando se cumplieron los 500 años del nacimiento de Andrés de Urdaneta, se celebró en el Museo Franz Mayer de la ciudad de México un coloquio en el que se presentaron los trabajos que conforman el libro que hoy presentamos: *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*, coordinado por Cristina Barrón. El espíritu que animó esa reunión académica fue, desde luego, celebrar la hazaña que consumó el fraile agustino: descubrir la ruta del tornaviaje de Filipinas a Nueva España, un logro sin duda equiparable, como se señala en la introducción, a los que consiguieron otros grandes navegantes como Cristóbal Colón, Vasco de Gama, Fernando de Magallanes. Quizá Urdaneta y la ruta del tornaviaje de Filipinas a Nueva España no han gozado de la misma fama y renombre que los viajes colombinos o las proezas de De Gama y Magallanes, pero fue gracias a todos los navegantes que se hizo posible la interconexión marítima mundial –proceso que sin duda dio un giro radical a la historia de la humanidad– ya que cada uno de ellos fue artífice de una de las rutas que permitieron circumnavegar el planeta por ambos rumbos, hacia el este y hacia el oeste.

Este libro está compuesto por once trabajos organizados en cuatro partes establecidas a partir de las siguientes temáticas: 1) el descubri-

miento del tornaviaje, 2) las especias en la visión de las monarquías ibéricas, 3) la plata mexicana y el galeón de Manila, y 4) hacia el fin de las relaciones México-Filipinas.

El primer trabajo fue escrito por Lothar Knauth bajo el título de “Los dos Fernandos: prerrogativas comerciales y afán territorial en los proyectos transpacíficos”. Knauth, a partir de dos de las grandes figuras del imperio español: Cortés y Magallanes –los dos Fernandos– nos recuerda el significado y la trascendencia de las grandes empresas de navegación ibéricas del siglo XVI. En relación con ellas, Knauth pone el acento en el carácter económico que animó las expediciones de descubrimiento y conquista: dicho con sus propias palabras, en ellas predominó “la rebatiña de mercancías”: oro, esclavos, especias y el dominio de los territorios productivos, si bien Knauth tampoco desestima el fervor religioso que animó a los portugueses y castellanos para llevar la verdadera fe a los infieles. Así bien, aunque no desprecia los móviles espirituales, si considera que el acicate principal fue encontrar nuevas rutas de acceso a las mercancías asiáticas y en la persecución de este objetivo los portugueses triunfaron al ser los primeros en conquistar una nueva ruta al océano Índico doblando el Cabo de Buena Esperanza. Sin embargo, señala Knauth, los castellanos persistieron en su empeño y al fin consiguieron también llegar a Asia, pero por una ruta totalmente diferente, construida gracias a las proezas de los dos Fernandos: Cortés, al lograr conquistar Tenochtitlan y el imperio mexica hasta llegar al litoral del Mar del Sur, y Magallanes, al conseguir llegar y traspasar el extremo meridional americano y demostrar la interconexión de los océanos Atlántico y Pacífico por la ruta occidental. Y en este punto vale la pena recordar que fue precisamente la búsqueda de la interconexión de los grandes mares del mundo lo que se convirtió en el principal motor de la navegación en los siguientes siglos. Los pasajes meridionales por el Cabo de Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes fueron dominados por los portugueses y los españoles, así que los ingleses, holandeses y franceses se tuvieron que lanzar a la búsqueda de nuevos pasajes por el norte, tanto por la ruta del occidente como por la del oriente.

El siguiente trabajo, titulado “Andrés de Urdaneta en la Nueva España (1538-1568)”, fue escrito por Luis Abraham Barandica. El propósito de su estudio fue poner de relieve que en la Nueva España había un nutrido grupo de marineros, oficiales y frailes con gran experiencia en la navegación y que fueron ellos quienes sacaron adelante las empresas marítimas novohispanas. El estudio de Barandica deja en claro que en el virreinato novohispano se reunió, por así decir, una masa crítica de saberes navales de la que emergió el descubrimiento de la ansiada ruta del tornaviaje para regularizar la navegación transpacífica. De tal suerte, Barandica pone el acento en la acumulación del conocimiento logrado gracias a las navegaciones de Magallanes, Loaisa, Saavedra, López de Villalobos. Ahora bien, como suele ocurrir, dentro de ese grupo de veteranos navegantes no reinaba la concordia, antes bien sus desavenencias los llevaron a competir con rispidez. Fue lo que ocurrió entre Juan Pablo Carrión y Andrés de Urdaneta. Inicialmente ambos irían en la expedición de López de Legazpi, pero Carrión no pudo embarcarse a pesar de haber sido él quien propuso el derrotero de la ruta del tornaviaje, lo cual pone en entredicho el papel desempeñado por Urdaneta. La “proeza” de Urdaneta es nuevamente cuestionada por Barandica cuando llama la atención sobre otro hecho. El primer tornaviaje concluido exitosamente fue el de Alonso de Arellano y Lope Martín, quienes fueron respectivamente el capitán y el piloto del patache *San Lucas*, que llegó a las costas de la Nueva España en agosto de 1565, en tanto que Urdaneta arribó en el navío *San Pedro* después, en el mes de octubre, no obstante lo cual ha sido él, Andrés de Urdaneta, quien se ha llevado la gloria y el renombre de haber descubierto la ruta del tornaviaje de Filipinas a Acapulco. Según Barandica, Urdaneta no fue un científico, sino un hábil político, decidido y con talento para acercarse a los poderosos, y fueron esas cualidades, apoyadas por la retórica agustina, la que le granjeó el honor de ser considerado el descubridor de la anhelada ruta, un logro que en realidad se debió a la suma de saberes y experiencias de muchos navegantes.

Un punto de vista totalmente diferente se nos presenta en el siguiente trabajo, escrito por José Antonio Cervera Jiménez: “Andrés de Urdaneta

y su trabajo como científico: el problema de la demarcación de Filipinas". Desde la perspectiva de la historia de la ciencia, Cervera analiza los cálculos que hizo Urdaneta para delimitar los territorios que pertenecían a Portugal y a España a partir de la demarcación hecha por el Tratado de Tordesillas –la línea imaginaria sobre el Atlántico a 370 leguas al oeste de Cabo Verde– y su prolongación en la línea a 297 leguas y media al oeste de las Molucas, establecida por el Tratado de Zaragoza (1529) y concluye, a diferencia de Barandica, que Urdaneta sí fue un científico y además un buen conocedor de los últimos avances de su tiempo, como lo demuestra el hecho de que siguiera las observaciones de Martín de la Rada y de que así, ambos, Urdaneta y De la Rada, utilizaran los cálculos de Nicolás Copérnico, muy pocos años después de que este autor publicase su obra y varias décadas antes de que el proceso en contra de Galileo (1633) levantara el debate entre los sistemas heliocéntrico y geocéntrico. Esto, señala Cervera, pone en evidencia que los jesuitas no eran los únicos misioneros con conocimientos científicos en Asia oriental y que España en modo alguno estaba a la zaga respecto a las corrientes científicas punteras en Europa, una conclusión que me parece sumamente interesante y en la que desde luego se debe profundizar. En cierta forma, y lo propongo como una metáfora, la "leyenda negra" construida por los franceses, ingleses y holandeses en contra de los españoles alcanzó al saber científico del mundo ibérico y ahora nos toca a nosotros deconstruir esa imagen.

Estos tres trabajos, los de Knauth, Barandica y Cervera, conforman la primera parte del libro homenaje a Urdaneta titulada "El descubrimiento del tornaviaje", a propósito de lo cual, por cierto, no puedo dejar de observar que Knauth no trató del tornaviaje, Barandica no celebró el tornaviaje como hazaña de Urdaneta y Cervera tampoco trató del tornaviaje, pero sí que hizo de Urdaneta una gran figura de la ciencia hispánica.

El segundo apartado del libro está también constituido por tres trabajos reunidos bajo el tema "Las especias en la visión de las Monarquías Ibéricas". El primero es el de Armando Francisco Azúa García titulado "Apuesta por las Molucas. España, Portugal y las Provincias

Unidas en la carrera por el mercado de las especias de Insulindia". Se trata de un estudio muy interesante específicamente sobre las especias orientales, su origen y comercialización a lo largo del tiempo y el espacio, un tema que no es frecuente encontrar en los estudios económicos del mercado de las especias. Desde luego es conocido el hecho de que la búsqueda de las especias fue uno de los principales acicates para la expansión de las rutas marítimas por parte de los navegantes europeos porque eran una mercancía apetecida en los mercados europeos, pero siempre se trata de las "especias", dicho así, de forma general, sin detenerse a analizar cuáles eran, exactamente dónde y cómo se producían, y para qué se empleaban. Casi podría decirse que hoy en día ocurre lo mismo que en la antigüedad, cuando el conocimiento del origen de las especias se perdía a lo largo del inmenso trayecto que debía recorrerse para que las especias llegaran al Mediterráneo, al grado de que su origen se ubicaba en la vaga región del "Paraíso". Hasta cierto punto, nosotros seguimos hablando descuidadamente y en forma general de las especias y de sus lugares de producción englobados en imprecisas denominaciones geográficas. Estudios como el que Azúa presenta en este libro nos invitan desde luego a análisis más finos y elaborados, en los que distingamos con mayor cuidado, por ejemplo, que el clavo provenía de las Molucas, que eran las islas de Ternante y Tidore, y que la nuez moscada y el macís se producían en las islas Banda. Conociendo más y mejor cada especia y el sitio específico en el que era producida, los análisis de su comercio, de las rutas de navegación y la competencia desatada entre Portugal, España y las Provincias Unidas cobran mucho más sentido.

Continuando con el tema de la especiería, el enfoque del siguiente trabajo "Timor: el comercio del sándalo en la ruta de las especias (siglos XVI a XVIII)", escrito por Andrés del Castillo Sánchez, se inscribe completamente en la línea que acabamos de destacar: el estudio detallado de cada producto en particular. En esta ocasión se trata del sándalo que crecía en Timor, un árbol cuya madera aromática era usada en distintos rituales religiosos y cuyo comercio fue incluido en la ruta de las especias. Estudios como el de Castillo, que incluye aspectos de la biología del

sándalo y su importancia cultural, nos revelan la importancia de no ceñirse exclusivamente a un enfoque para entender y aprehender mejor los procesos históricos.

También dedicado a las especias, el trabajo de Ostwald Sales Colín, “La batalla de las especias moluqueñas: pimienta, clavo y nuez moscada. Un fenómeno de dos intensidades (1606-1662)”, está inserto en uno de los principales temas discutidos en relación con la historia de las Filipinas: ¿qué valor económico tenían estas islas para el imperio español? Precisamente lo que Sales expone son algunos de los proyectos que se trataron de emprender para demostrar que las Filipinas no eran un territorio pobre incapaz de reportar ganancias a la Nueva España. Concretamente trata de los planes trazados con la esperanza de obtener jugosos beneficios: el comercio de la falsa nuez moscada igorrota de Luzón, el clavo de Terranate y la pimienta de rabo de Benin o la pimienta malagueta de Guinea, así como del proyecto de asociarse con los ingleses de la *East Indian Company* para llevar pimienta del Moluco a Sevilla vía el Cabo de Buena Esperanza. Sin embargo, nada de esto resultó, ninguno de los proyectos logró llevarse a la práctica y, obviamente, no reportaron ganancia alguna, lo que deja todavía abierta la pregunta acerca de las ganancias económicas que reportaban las Filipinas al imperio español.

El siguiente apartado del libro trata de “La plata mexicana y el galeón de Manila” y está compuesto por los trabajos de Vera Valdés, Carmen Yuste y Cristina Barrón. El primero, titulado “La importancia de la plata novohispana en Asia”, se ocupa precisamente de la articulación que tuvo lugar entre Asia y América gracias a la plata. Valdés parte de la tesis de la gran demanda de plata que había en Asia, sobre todo en China, una demanda provista básicamente por Filipinas (como intermediaria de la plata americana) y por Japón. Un aspecto interesante que nos recuerda Valdés es que la venta de la plata en el mercado chino reportaba jugosas ganancias, pues allí el valor de este metal en relación con el oro era mucho más alto que en el resto de los mercados mundiales. Japón dominó este mercado hasta 1639, cuando se cerró al mundo exterior, lo cual permitió que la plata americana cubriera esa demanda y se convir-

tiera en uno de los principales medios de cambio a nivel mundial, haciendo de América –de sus puertos exportadores de plata– nodos cruciales en las redes de intercambio marítimo de larga distancia.

En el siguiente trabajo, titulado “El dinamismo rutinario de la carrera transpacífica”, Carmen Yuste realizó un magnífico esfuerzo de síntesis en el que expone con una gran claridad los casi tres siglos de historia que duró el comercio entre Filipinas y Nueva España. Para ello Yuste logró concebir y resumir la carrera transpacífica en tres etapas definidas: de 1565 a 1640 –cuando en los intercambios entre Asia y América participaba Perú–, de 1640 a 1785 –cuando los almaceneros mexicanos no sólo dominaron el comercio por la vertiente del Pacífico, sino que además impusieron una competencia enorme a las flotas del Atlántico, y la tercera y última etapa que transcurrió de 1785 a 1815, cuando se alteró y transformó la carrera transpacífica por la competencia impuesta por los comerciantes ingleses y holandeses, la formación de la Real Compañía de Filipinas y las guerras, todo lo cual fracturó el “dinamismo rutinario” de la ruta comercial por el Pacífico hasta su disolución. Yuste precisamente destaca ese “dinamismo rutinario”, esto es, la regularidad casi perfecta que logró el galeón de Manila en sus años de apogeo, lo cual, en términos económicos, se tradujo en que los ciclos de comercio por el Pacífico duraran dos años, una diferencia notable respecto a los ciclos comerciales del Atlántico, donde la realización de las ganancias podían demorar hasta seis años. Esto, más el hecho de que los barcos y las tripulaciones de la carrera transpacífica fueran costeados por la Corona, contribuyeron a que el comercio con Asia fuera una inversión mucho más atractiva para los comerciantes mexicanos que la del Atlántico a través de las flotas españolas, lo cual explica cómo lograron construir sus emporios comerciales.

Cristina Barrón presentó un trabajo realmente muy interesante titulado “El proyecto comercial Japón-Nueva España (1609-1615)” en el que aborda un tema en realidad escasamente conocido: los proyectos de comercio directo entre Japón y Nueva España en los años previos al cierre de las fronteras japonesas al mundo exterior. Barrón explica que

los japoneses comerciaban usualmente con los españoles en Manila, pero que los Tokugawa se interesaron por entablar un trato directo con la Nueva España para tratar de competir con el comercio que los portugueses desplegaban en el puerto chino de Macao. Por su parte, refiere Barrón, los españoles también se mostraron interesados, sobre todo los misioneros que vieron en ello una oportunidad para la evangelización. Ahora bien, un aspecto muy interesante que devela Barrón en su estudio son las diferencias culturales entre el pensamiento japonés y el español, lo cual hizo sumamente complejas las relaciones. En este estudio se van descubriendo estas diferencias en la mutua incomprendición de las actitudes que adoptaba cada bando: los españoles sorprendidos cuando los japoneses les expusieron su interés por comerciar al mismo tiempo en que los amenazaban con conquistar Filipinas si no se rendían como sus vasallos, mientras que los japoneses no lograban entender por qué los españoles demoraban tanto tiempo –años– en tomar una decisión sobre entablar ese comercio y comunicar su respuesta a los Tokugawa, además de que les resultaba incomprendible la incapacidad española de separar los negocios del afán evangelizador. Al final de cuentas, Barrón explica que el proyecto de comercio directo entre Japón y Nueva España se fue a pique por esos motivos y uno más: la intervención de un piloto inglés, William Adams, que se convirtió en el intermediario entre europeos y japoneses, pero actuando desde luego a favor de los intereses holandeses.

La parte final del libro, “Hacia el fin de las relaciones México-Filipinas”, la constituyen dos trabajos escritos por Guadalupe Pinzón y por Luis González Villanueva. El estudio que presenta Pinzón, “La inserción de San Blas en las navegaciones transpacíficas (1768-1789)”, narra el surgimiento de nuevos polos de navegación que fueron alterando la ancestral navegación rutinaria de la carrera entre Manila y Acapulco. Pinzón explica concretamente el surgimiento del Departamento de San Blas como un puerto que surgió bajo dos impulsos básicos: la necesidad de abastecer las misiones del norte de la Nueva España y la de defender las costas novohispanas ante la creciente amenaza de los ingleses, es decir, que el establecimiento de San Blas fue una reacción ante la acción ofensiva de Gran

Bretaña. Ahora bien, Pinzón expone también cómo las actividades en San Blas se fueron diversificando y cubriendo otros aspectos que rompieron el monopolio de las comunicaciones con Asia que había tenido Acapulco. En particular, se aprovecharon los barcos más pequeños y veloces que había en San Blas para enviarlos como correos a Filipinas cuando se fue haciendo cada vez más necesario que hubiera una comunicación más ágil y fluida entre las islas y el virreinato, así como también se despacharon esas naves para explorar el Pacífico, un océano todavía poco conocido en el siglo XVIII y que era imperativo dominar para contener los agresivos avances de la armada británica en su búsqueda del pasaje del norte.

El trabajo que cierra el libro, “Méjico-Filipinas en el siglo XIX: el ocaso de una relación”, escrito por Luis González Villanueva, es un estudio que sin duda era necesario para conocer el desenlace de esta historia. González Villanueva parte de una sencilla pregunta para elaborar su trabajo: ¿qué pasó con las relaciones entre México y Filipinas después de 1821? La respuesta que encontró González Villanueva fue que estas relaciones comenzaron a cambiar desde que las reformas borbónicas socavaron el monopolio de Acapulco en el Pacífico con el Departamento de San Blas, con la fundación de la Compañía de Filipinas y, al fin, con la disolución del galeón en 1815, pero que las relaciones terminaron cuando Filipinas y México evolucionaron por caminos muy diferentes tras la independencia mexicana y la irrupción de los empresarios anglosajones casi a nivel mundial. En Filipinas la economía cambió al volcarse hacia la producción agrícola y tanto allí como en México se diversificaron los contactos comerciales hacia el exterior con la aparición de nuevos interlocutores, en particular, como se ha dicho, de Gran Bretaña y Estados Unidos, potencias dominantes en el intercambio marítimo. Cuando las relaciones entre México y España se restauraron en los años treinta del siglo XIX, los vínculos entre México y Filipinas –que todavía era una colonia española–, no pudieron restablecerse en su antigua base porque las islas ya no pudieron funcionar como intermediarias de los productos chinos –a los que en México se les cobraban altísimas tarifas arancelarias– ni de los textiles de algodón de la India, una industria avasallada por la

competencia de la industria británica. Filipinas pasó a ser para México sólo un país más entre otros en Asia, sin que la historia compartida durante varios siglos pudiera recuperarse para recrear una nueva relación.

Es así como en este libro se hace un amplio recorrido de la historia de los nexos entre Nueva España y Asia a partir del descubrimiento de la ruta del tornaviaje desde Manila a Acapulco. Este derrotero y el propio Andrés de Urdaneta son un magnífico pretexto para desarrollar a partir de estudios concretos una historia mucho más amplia y trascendente sobre la cual debemos seguir investigando. Me refiero a “la inserción del mundo hispano en Asia”, como se señala en el subtítulo de la obra que hoy nos ocupa, y sobre todo al estudio de la historia de Nueva España, de México después, como una historia inserta en la historia mundial. Sin duda ésta es, para mí, la gran virtud de este libro: abrir horizontes y permitir pensar la historia de Nueva España, de México, en interacción con las historias de otras latitudes, como las de China, de Japón, de Inglaterra, de Holanda y un largo etcétera cuyas historias ya no nos deben ser ajenas. Cada vez estoy más convencida de que es indispensable insistir más en esta interconexión de los estudios históricos, pues sin ella muchos de los procesos internos son, si no inexplicables, sí entendidos sólo parcialmente. En particular, retomando el tema nodal de este libro, sin la historia de las comunicaciones a través del Pacífico difícilmente podemos entender muchos de los aspectos de la dinámica socioeconómica que se generó en el virreinato de la Nueva España. Carmen Yuste ha insistido en esto y por mi parte, como especialista en el comercio del Atlántico, cada vez lo veo con más claridad. Por ejemplo, y sólo por mencionar un aspecto muy particular, para entender el comercio de Veracruz es indispensable conocer la evolución del comercio por el Pacífico, pues sólo en la medida en la que estudiemos de modo comparativo los intercambios del galeón y los de las flotas podremos entender realmente el comercio exterior colonial mexicano.

Otro gran acierto de este libro es que reúne análisis realizados a partir de enfoques muy distintos, lo que da al estudio de la interconexión Asia-América una riqueza especial. Encontramos estudios hechos desde la perspectiva de historia de la ciencia, como el de Cervera y el de Cas-

tillo; análisis más culturales, como los de Barandica, Azua y Barrón; trabajos enfocados desde la historia marítima y de la navegación, como el de Pinzón, o pensados desde la perspectiva económica, como los de Yuste y Valdés. En fin, una gama de visiones diversas que ofrece un conjunto muy afortunado.

Una observación final y que es en realidad una invitación para proseguir con este tipo de análisis. En fechas recientes han aumentado notablemente los estudios sobre historias conectadas o, si se prefiere, historias globales, mundiales, de ultramar o imperiales (cada uno elegirá la denominación que prefiera según sea el enfoque y el énfasis que ponga en sus análisis); me parece que es una de las corrientes historiográficas en las que hoy en día se están haciendo más avances y esto nos obliga a estar continuamente actualizando nuestras bibliografías y, sobre todo, a abrirnos a la historiografía de otras latitudes y tratar de leer lo más posible sobre otros países. Antes esto en nuestro medio era muy difícil, pero por suerte hoy en día es cada vez más fácil tener acceso a esa historiografía, de modo que es nuestra responsabilidad abrir nuestros espectros de lectura y enseñarles a nuestros alumnos a incursionar sin temor en historias que antes nos parecían tan distantes y ajena y que ahora vemos como necesarias para entender nuestra propia historia.

Nikolaus Böttcher, Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (coordinadores), *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, Madrid, Iberoamericana / Frankfurt am Main: Vervuert / El Colegio de México, 2011, 311 p.

IVONNE MIJARES RAMÍREZ

Universidad Nacional Autónoma de México / Instituto de Investigaciones Históricas

La presente obra es un producto más del trabajo de un conjunto de historiadores de diferentes especialidades y nacionalidades que, interesados en profundizar en el conocimiento de las redes mercantiles y las relaciones