

LA IMPORTANCIA COMERCIAL DE ACAPULCO COMO PUERTO EN EL PACÍFICO

ACAPULCO COMERCIAL RELEVANCE AS A PACIFIC OCEAN PORT

Ricardo Álvarez Chávez*

Resumen: En este artículo se analiza la relevancia de Acapulco en el comercio de la Monarquía Hispánica, tomando en consideración el papel de la Casa de contratación, de la nao de China y la institución del monopolio. Acapulco, el puerto designado para comerciar con las Filipinas, fungía durante la feria como el punto donde los comerciantes se surtían, empero, no siempre para actividades lícitas como llevar las mercancías a España, también para circularlas dentro de la América hispana. La Corona española, con el propósito de limitar el tráfico ilícito de mercancías entre sus reinos ultramarinos, creó medidas de derecho mercantil contra el contrabando y la piratería.

Palabras clave: Acapulco, comercio, Filipinas, monopolio.

Abstract: *This article argues about Acapulco's relevance on trade of the Spanish Empire. With a view to this, a revision is made on the roll of the Casa de Contratación (House of trade), of the China's ship and the Monopoly. Acapulco, the chosen port to trade with the Philippines, served during the fair as the place where merchants stocked up, however, not always for legal activities like trading to Spain, also to spread the merchandise inside Hispanic America. The Spanish Crown, in order to restrict merchandise trafficking among the overseas' kingdoms, took a step on commercial law against contraband and piracy.*

Keywords: *Acapulco, trading, Philippines, monopoly.*

Para citar este artículo: ÁLVAREZ CHÁVEZ, Ricardo, “La importancia comercial de Acapulco como puerto en el Pacífico”, *Ab Initio*, Núm. 14 (2021), pp. 80-90, disponible en www.ab-initio.es

Recibido: 22/07/2020

Aceptado: 16/11/2021

I. INTRODUCCIÓN

A lo largo de los siglos en que España dominó los mares, se extendió por su imperio — de manera legal e ilegal— una red de circulación de mercancías. No se trató de una única ruta iniciada en las Filipinas y América con dirección a Sevilla, sino de una amplia serie de vías comerciales. En este artículo se analizará uno de los puntos de cruce en la red del Océano Pacífico: Acapulco.

La cronología que comprende este estudio abarca desde los últimos años del siglo XVI, cuando se instauró el monopolio¹, y termina con los momentos de decaimiento de la

* Alumno de 6º semestre de Historia, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez (UACJ)

¹ En 1593 se comenzaron a aplicar medidas que restringían el comercio entre los reinos españoles ultramarinos, esto con el propósito de proteger que las mercancías de Asia no circularan en América y llegaran a la península ibérica. Se designó a Acapulco como único puerto receptor de mercancías desde Manila. HERRERA REVIRIEGO, José Miguel, “Flujos comerciales interconectados: El mercado asiático

economía y el comercio acapulqueños en los últimos años del segundo tercio del siglo XVII. La fecha exacta de la que se parte para el entendimiento de Acapulco como punto de encuentro de los mercaderes, algunos contrabandistas, es 1593, año en que comienza la restricción del comercio entre reinos ultramarinos españoles.

El propósito de este trabajo es hallar respuesta a la pregunta: ¿qué papel jugó el puerto de Acapulco en la red comercial española? Para responder a dicha cuestión, la presente investigación buscará en trabajos sobre el comercio, el derecho mercantil y economía de la Monarquía Hispánica, cómo fue el desarrollo de las instituciones mercantiles reguladoras, del establecimiento de las relaciones con Asia y la América hispana y de las medidas legales implementadas. Se apuntaló la investigación hacia estudios de historia económica más que de historia social o política. Además, las fuentes primarias investigadas se refieren también a las relaciones mercantiles, lo importado, lo exportado y sus cantidades. Lo anterior permite conocer la relevancia que tuvo Acapulco en la geografía económica hispana.

Para la investigación fueron utilizadas en su mayoría fuentes secundarias no anteriores a 1980, la mayor parte de ellas publicadas en México. No obstante, también se consultaron dos fuentes primarias: una escrita por Pedro Estala en el siglo XVIII y la otra una relación del procurador de Manila Juan Grau y Monfalcón. El primero aborda de forma breve, pero clara, las políticas comerciales de la Nueva España; el segundo detalla los productos y cantidades comerciadas.

Si bien, se ha escrito mucho sobre Acapulco y el comercio en el periodo novohispano, es escaso el que denota que su relevancia no sólo reside en su carácter de receptor, sino también de punto de fuga hacia otras partes de la América hispana debido a que a la feria asistían todo tipo de mercaderes de otras partes de los reinos ultramarinos. En este artículo se pretendió destacar el rol de Acapulco como puerto oficial, ilícito y mercado en tiempo de feria. Ya que las mercancías no siempre llegaban a España, sino que algunas eran traficadas ilícitamente hacia los reinos ultramarinos desde Acapulco. Su feria realizada era el punto donde los mercaderes que partían a España o a Sudamérica se abastecían de productos asiáticos para la venta.

El tratado más antiguo sobre el comercio en la Monarquía Hispánica fue publicado por Pedro Estala en el tomo XXVII del *Viajero universal o Noticias del Mundo Antiguo y Nuevo* en 1799 y dos trabajos relacionados con el comercio en la Nueva España, “Comercio de la Nueva España” y “Reales rentas de la Nueva España”. Se distinguen de materiales anteriores que aborden el comercio en su carácter de tratado para un público general, en tanto que otros son relaciones o reportes de miembros del gobierno a superiores.

Cuando Vicente Riva Palacio coordinó *México a través de los siglos*,² no se trató mucho el comercio durante el periodo virreinal, el segundo tomo —escrito por el coordinador mismo— no menciona, salvo en los capítulos cuarto y quinto del libro segundo, el tema del comercio y la navegación. Ciertamente, no se realizaron muchos trabajos acerca del comercio novohispano en el siglo XVII por lo menos hasta la segunda mitad del siglo XX.

y el americano durante la segunda mitad del siglo XVII”, en *Historia mexicana*, vol. 66, Núm. 2 (2016), p. 503.

² RIVA PALACIO, Vicente, *México a través de los siglos*, Barcelona, 1884.

Carmen Yuste realizó el trabajo de referencia para la comprensión de la relación entre la Nueva España y las Filipinas, publicado en 1984.³ Otra obra de referencia (ésta más dedicada a la historia económica en general que a la relación transpacífica) es la *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias* de Francisco Calderón.⁴

Guillermina del Valle trata con mayor profundidad y atención las relaciones comerciales fuera de la vía oficial Manila-Acapulco-México. En este caso, menciona con detalle la existencia de puertos y vínculos mercantiles formales, aunque clandestinos, con Huatulco, Portobelo y El Callao.⁵

En años recientes, académicos del Colegio de México han publicado ensayos en torno al comercio transpacífico. Tres de ellos (José Miguel Herrera,⁶ Mariano Bonialian y Bernd Hausberger⁷) han propuesto una perspectiva de análisis más amplia, es decir, que ya no se trate sólo el mercado novohispano, sino de entender la existencia una amplia red mercantil americana.

Todos estos trabajos abordan temas de historia y políticas económicas de la Corona española, especialmente en el siglo XVII, pero también los antecedentes inmediatos del siglo XVI, como las primeras exploraciones en el Pacífico y el establecimiento de la ruta de la nao de China. Las redes de comercio en la Monarquía Hispánica y la particular relación en el Océano Pacífico son temas no poco tratados. No obstante, pudo observarse que las perspectivas de análisis se han transformado a lo largo del tiempo, desde la atención exclusiva a lo que salía de Manila y entraba a Acapulco hasta la actual comprensión de un amplio mercado en toda la América hispana.

II. ALGUNOS CONCEPTOS CLAVE

II.1. Comercio

Debido al carácter de puerto que tenía Acapulco, es menesteroso revisar la institución y doctrina que regulaban al comercio en los territorios españoles ultramarinos. Dos de éstas jugaron un papel fundamental en la protección mercantil: la Casa de Contratación y el monopolio. La primera tenía facultades fiscalizadoras, ya que cobraba los distintos impuestos para el tráfico de mercancías; la segunda, protegía dicho tráfico a fin de que no se comerciara entre los reinos ultramarinos y pudieran llegar a Sevilla, puerto exclusivo de España.

³ YUSTE LÓPEZ, María del Carmen, *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, 1984.

⁴ CALDERÓN, Francisco, *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*, México, 2005.

⁵ DEL VALLE PAVÓN, Guillermina, “Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620”, *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 23 (2005), pp. 213-240.

⁶ HERRERA REVIRIEGO, José Miguel, *Opus cit.*, pp. 495-553.

⁷ BONIALIAN, Mariano; HAUSBERGER, Bernd, “Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX”, *Historia mexicana*, Núm. 68/1, (2018), pp. 197-244.

Pedro Estala señala que, en la Nueva España, el comercio tenía cinco ejes: China, el Perú, España, islas del Caribe y hacia el interior. Acapulco destacó por ser el punto desde donde se efectuaban las relaciones comerciales de dos de esos rumbos: China y el Perú.⁸

II.2. Nao de China

En 1525 partió desde España Frey García Jofre de Loaisa con destino a las Molucas, siguió la ruta de Fernando de Magallanes para alcanzar estas islas próximas a Las Filipinas. Cerca de las costas de Chile un navío de la expedición se separó de los demás y llegó a Tehuantepec en 1526. Carlos I fue notificado de la llegada del barco e inmediatamente ordenó otra expedición desde la Nueva España que partió en 1527 y alcanzó Las Filipinas. Desde esos momentos se prestó atención a la navegación del Mar del Sur, ya que no era infrecuente perderse en el regreso.⁹

Quien encontró la ruta de regreso fue el vasco Andrés de Urdaneta, quien fue encomendado por Felipe II para construir una armada y llevarla hasta las Filipinas.¹⁰ Una vez que fue terminada la flotilla, zarparon de Navidad, Jalisco el 21 de noviembre de 1564. El alcalde Miguel López de Legazpi fue el encargado de dirigir la expedición, navegó en línea recta hacia el oeste y llegó a las Filipinas el 13 de febrero del año siguiente.¹¹

Poco tiempo después de la fundación de la ciudad de Manila (1571) se inauguró la ruta de regreso hacia Acapulco. Según Bonialian y Hausberg, con la creación de esta vía fue que América se incorporó en la red económica global de intercambios comerciales. El contacto del continente americano con el exterior se llevó a cabo por dos ejes: Sevilla-La Habana-Veracruz y Manila-Acapulco.¹² El establecimiento de la ruta de la nao de China fue relevante por la integración de América en el espacio asiático.

II.3. Monopolio

Esta práctica fue producto de una serie de reglamentaciones hechas hasta finales del siglo XVI, cuando la Corona ordenó que de la Nueva España sólo salieran navíos cargados por el puerto de Veracruz y que éstos llegaran a Sevilla. Los envíos y precios sólo los podía controlar la Casa de Contratación. Los comerciantes mexicanos y sevillanos establecieron consulados que servían para llegar a acuerdos y realizar trámites con la Casa de Contratación.¹³ Para proteger el derecho de apropiación de ciertas partes de las Indias concedido por el papa Alejandro VI a los Reyes Católicos, se creó una institución que impidió a los súbditos de otros reinos navegar y emigrar a dichas tierras. De igual manera se buscó la creación de un monopolio comercial. Por ello se formó la institución mercantil de la Casa de Contratación, la cual se asentó por primera vez en Sevilla.¹⁴

⁸ ESTALA, Pedro, "Comercio de la Nueva España", en *El viajero universal ó Noticia del mundo antiguo y nuevo*, Madrid, 1799, t. XXVII, p. 206.

⁹ *Ibidem*, pp. 563-564.

¹⁰ Urdaneta salió de Cebú el 1 de junio de 1565 buscando la ruta de regreso a la Nueva España. Éste se dirigió hacia el noreste hasta la latitud del Japón, luego navegó por el paralelo 42 hasta que alcanzó la Alta California, en seguida costó hasta el sur para desembarcar en Acapulco el 8 de octubre. Este fue considerado el camino más rápido y seguro para el retorno.

¹¹ *Ibidem*.

¹² BONIALIAN, Mariano; HAUSBERGER, Bernd, *Opus cit.*, pp. 203-204.

¹³ VON WOBESER, Gisela, "La política económica de la Corona española frente a la industria azucarera en la Nueva España (1599-1630)", en *Estudios de historia novohispana*, vol. 9, (1987), pp. 51-66, p. 52.

¹⁴ CALDERÓN, Francisco, *Opus cit.*, p. 498. La elección de Sevilla como puerto de pudo deber a diversos factores, entre éstos la navegabilidad que poseía el río Guadalquivir y la facilidad de acceso a la ciudad desde la costa debida al mismo río.

Al inicio del comercio entre América y las Filipinas existía una gran libertad mercantil, empero, ésta fue prontamente censurada por la Corona española, que luego se ocuparía de legislar sobre la carga y el tonelaje de los barcos, delimitó qué regiones y qué comerciantes podían participar en el tráfico de la Nao de China.¹⁵ La Corona se preocupó primordialmente por definir qué regiones podían comerciar con China y se concluyó que esta relación se haría a través de Manila en las Filipinas y Acapulco en la Nueva España.¹⁶ Posteriormente, la Corona cerró el tráfico de mercancías asiáticas que se dirigían a otras regiones de las Indias Occidentales,¹⁷ es decir, cerró el comercio entre la Nueva España y el resto de América.¹⁸ El gobierno peninsular buscaba con esta exclusividad hacer de las Filipinas la única región autorizada para comerciar con Asia y América, hacer de la Nueva España el único consumidor en América de productos asiáticos y cerrar este mercado a los comerciantes indios.¹⁹

Los comerciantes peninsulares se mostraban poco felices con la ruta transpacífica e inconformes con el tráfico entre las Filipinas y la Nueva España. Fue cuando comenzaron la búsqueda de otros medios para controlar el tráfico entre las Filipinas y la Península Ibérica²⁰ y se propuso la creación de una compañía de comercio con sede en España que controlara el tráfico entre ésta y su dominio en las Indias Orientales. El objeto de estas tentativas era el mismo: cuidar las sedas chinas en los territorios españoles, ya que perjudicaban el desarrollo de la industria textil²¹ peninsular; y controlar la extracción de grandes cantidades de plata con destino a Asia.²²

III. ACAPULCO Y SUS RELACIONES

El gobernador del puerto y dos oficiales de la Real Hacienda novohispana fungían como representación de la autoridad real en Acapulco. Éstos tenían la obligación de hacer respetar las estipulaciones legales, evitar los fraudes en los registros, prevenir el contrabando, vigilar la realización normal de la feria y controlar las introducciones fraudulentas de plata. Estas autoridades reales estaban enlazadas con otras en la Ciudad de México, como el Tribunal de Cuentas, el cual se encargaba de la revisión de registros y avalúos enviados desde Manila.²³

El galeón, de carácter inviolable por orden real, tenía que partir de Acapulco hacia Manila antes del final del mes de marzo.²⁴ El viaje duraba normalmente tres meses,²⁵ la nao retornaba a Acapulco entre diciembre y enero.²⁶ Cuando el galeón llegaba al puerto acapulqueño comenzaba la feria, ésta se realizaba regularmente en febrero, cuando los comerciantes del centro y sur del virreinato iban a Acapulco para adquirir mercancías

¹⁵ YUSTE LÓPEZ, María del Carmen, *Opus cit.*, p. 19.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Se aplicaron restricciones comerciales desde 1593, sin embargo, el tráfico de mercancías asiáticas, sobre todo telas, aún fluía hacia la primera mitad del siglo XVII por toda la América hispana y elevaba su intensidad. Véase HERRERA REVIRIEGO, José Miguel, *Opus cit.*

¹⁸ YUSTE LÓPEZ, María del Carmen, *Opus cit.*, 19.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 19-20.

²⁰ El auge comercial entre Asia y América debilitaba la posición de las mercancías europeas en América, lo que suponía una amenaza a las finanzas españolas. HERRERA REVIRIEGO, *Opus cit.*, 503.

²¹ Cabe mencionar que no fue la única industria que se intentó proteger, por ejemplo, la cerámica asiática o los metales labrados.

²² YUSTE LÓPEZ, *Opus cit.*, p. 38.

²³ *Ibidem*, p. 22.

²⁴ LYTLE SCHURZ, William, "The voyage of the Manila galleon from Acapulco to Manila", *Hispanic American Historical Review*, vol. 2, Núm. 4 (1919), p. 632.

²⁵ *Ibidem*, p. 634.

²⁶ *Ibidem*, p. 632.

orientales. La feria también contaba con sus regulaciones basadas sobre todo en las leyes de la oferta y la demanda. El tiempo que transcurría entre la partida y el retorno de la nao era usado por los mercaderes para la adquisición de capital que se gastaría en la feria, a lo largo de ese mismo tiempo, el puerto adquiría una imagen de abandono y desolación.²⁷

III.1. Relaciones con Asia

La ruta de navegación entre Manila y Acapulco no era bien conocida y faltaban marineros experimentados, por lo que eran frecuentes las pérdidas de navíos y naufragios. A pesar de lo peligrosa que era la nascente ruta náutica los comerciantes filipinos asumían el riesgo de invertir, pues era sencillo generar ganancias con sólo un viaje exitoso. Paulatinamente se consiguió experiencia en la ruta transpacífica hasta que se volvió segura y fácil de navegar. No fue sino hasta la tercera década del siglo XVII que el tráfico de la Nao se estabilizó, organizó y obtuvo el financiamiento adecuado.²⁸

Durante su estadía en las Filipinas, Miguel López de Legazpi rescató a unos naufragos chinos de un gran junco y los ayudó a regresar a su tierra, esto les dio de los españoles una imagen amistosa y solidaria. No pasó mucho cuando llegaron a Manila varios juncos chinos con mercancías y una propuesta para la realización de un comercio permanente, los españoles aceptaron y en 1573 llegaron a Acapulco los primeros envíos de mercancías orientales. Con el tiempo, cada año salían las naos de la Nueva España y regresaban cargadas de productos chinos, sobre todo ropa de seda.²⁹

Las medidas afectaron al sistema comercial, ya que incluían la regulación del volumen de la carga y el tonelaje de los navíos y señalaron algunas imposiciones fiscales que gravaron la entrada y salida de los barcos y las mercancías que éstos transportaban. Las medidas pusieron en evidencia el proteccionismo que ofreció al comercio metropolitano y el impedimento del comercio internacional.³⁰

Entre 1590 y 1700, el tráfico transpacífico mostró una tendencia a la baja que tuvo mínimas alzas esporádicas, principalmente entre 1640 y 1645. Este descenso en el tráfico que también se reflejó en el resto de los océanos pudo deberse al estado político de Europa, pues ya no eran sólo España y Portugal los que navegaban los mares, sino que el resto de las potencias europeas se encontraban en constantes tensiones, sobre todo durante la Guerra de los Treinta Años.³¹ Empero, el comercio transpacífico fue el menos afectado debido a las inversiones de los mercaderes que veían una ganancia más segura en el Pacífico que en el Atlántico.³²

²⁷ YUSTE LÓPEZ, María del Carmen, *Opus cit.*, p. 24.

²⁸ *Ibidem*, pp. 29-30.

²⁹ CALDERÓN, Francisco, *Opus cit.*, pp. 565. Sobre las mercancías, Juan Grau y Monfalcón, quien fue procurador de Manila [periodo desconocido] señala que los comerciantes filipinos importaban de China, Japón y áreas circunvecinas hacia la Nueva España oro labrado [no se permitía el tráfico de metales no labrados], diamantes, rubíes, perlas, tejidos de seda, tafetanes, damascos, seda cruda, ropa de algodón, ámbar, algodón y almizcle. GRAU Y MONFALCÓN, Juan, "El procurador general de la ciudad de Manila e islas Filipinas a su majestad," en *Papeles referentes al gobierno del Marqués de Montesclaros, Virrey del Perú, y otros documentos sobre el estado de Filipinas y su comercio con México*, 1635. BNE, Mss/8990, f. 126 v.

³⁰ YUSTE LÓPEZ, María del Carmen, *Opus cit.*, p. 13.

³¹ *Ibidem*, p. 31.

³² *Ibidem*, p. 34.

III.2. Relaciones con América

En 1536 el virrey Antonio de Mendoza envió, para auxiliar a Francisco Pizarro en Perú, los dos primeros barcos de la Nueva España hacia América del Sur. La facilidad con la que llevó a cabo el viaje impulsó a Hernando de Grijalva, líder de la primera expedición, a enviar al año siguiente otro barco. En 1538 se regularizó el tráfico comercial. Entre 1539 y 1546 hubo viajes cada año entre la Nueva España y Perú, y sólo se perturbó la frecuencia entre 1546 y 1548 por la guerra civil entre los conquistadores del Perú. No obstante, el comercio se reanudó con mayor intensidad que antes de la pausa.³³ Calderón afirma que “el motor fundamental del comercio entre los dos virreinos era el nivel más alto de precios en Perú donde la producción de metales preciosos era mayor y la actividad económica menos desarrollada.”³⁴

El comercio de la Nueva España con el Perú entre 1550 y 1590 fue modesto, pero de creciente importancia. Bonialian y Hausberger sostienen que, debido a los contactos entre Acapulco y El Callao, la Nueva España se encontró por mucho tiempo dentro de la órbita económica sudamericana al mismo tiempo que el Perú de la novohispana.³⁵

Calderón menciona que, sin importar que partieran de Acapulco o Huatulco, el viaje era peligroso a causa de los frecuentes vientos contrarios, las tormentas y las calmas que se presentaban durante el trayecto, el viaje era de siete u ocho meses, aunque fuese más corto que el de Acapulco a Manila. Empero, el viaje de regreso era mucho más rápido.³⁶

La magnitud del tráfico mercantil entre las Indias Occidentales redujo considerablemente las ventas de mercancías españolas en el mercado peruano, lo que provocó una gran alarma en el comercio sevillano. El gobierno favoreció a los andaluces cuando promulgó una serie de medidas progresivamente restrictivas. No obstante, la prohibición no acabó por completo con el tráfico entre la Nueva España y el Perú, ya que siempre hubo maneras de evadirla, entre las formas más comunes estaban el transbordo en puntos intermedios, contrabandear en los barcos de los altos funcionarios o de barcos azogueros. El primero de los métodos fue el más utilizado.³⁷ Guillermina del Valle afirma que “aun cuando los representantes del Consulado de México se esforzaron por que el comercio triangular del Pacífico se liberalizara (sic) y se mantuviera bajo el control de sus miembros, el soberano introdujo mayores restricciones y emitió nuevas reglas para asegurar el cumplimiento de la Ley.”³⁸ El golpe que logró la reducción en gran medida de la circulación mercantil entre el Perú y la Nueva España no se dio hasta el siglo siguiente, en 1774³⁹

III.3. Derecho mercantil

En materia de legislación mercantil, la Monarquía Hispánica desarrolló un amplio corpus jurídico a fin de garantizar la protección del monopolio. Éste se caracterizó por la designación de los puertos encargados de recibir y expulsar buques a otras ciudades

³³ CALDERÓN, Francisco, *Opus cit.*, pp. 579-580.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ BONIALIAN, Mariano; HAUSBERGER, Bernd, *Opus cit.*, p. 205. Pedro Estala afirma que el comercio de la Nueva España con el Perú también se realiza por Acapulco (*Opus cit.*, 208).

³⁶ CALDERÓN, Francisco, *Opus cit.*, p. 581. Existe una corriente marítima que corre desde la punta sur de América del Sur en el Océano Pacífico hasta Panamá. La travesía de Acapulco hasta El Callao implicaba la navegación contra corriente.

³⁷ *Ibidem*, p. 585-586.

³⁸ DEL VALLE PAVÓN, Guillermina, *Opus cit.*, p. 215.

³⁹ ESTALA, Pedro, *Opus cit.*, p. 208.

también designadas para lo mismo, por la fijación de las mercancías que podían ser embarcadas, el peso de éstas y la tarifa del permiso de carga.

El corpus jurídico cuyo objetivo era la concreción del monopolio y la contención de la piratería y el contrabando no se creó todo de manera conjunta ni en poco tiempo. A lo largo de todo el periodo virreinal se expidieron, sancionaron y derogaron varias leyes, edictos y cédulas reales. Como ya se mencionó, una de las primeras y más importantes fue la de 1593, la cual benefició de forma directa a Acapulco y afectó a otros puertos en el Pacífico americano.

III.4. Medidas legales

Las primeras cédulas que regularon el volumen de la carga y tonelaje de los buques fueron dictadas en los últimos años del siglo XVI. La explicación de la creación de tales medidas era —según el procurador general del comercio de Filipinas en España— que el comercio filipino dañaba al sevillano.⁴⁰ Pueden encontrarse infinidad de cédulas cuyo propósito era la regulación cada vez más estricta del comercio dentro de la Monarquía Hispánica expedidas desde el siglo XVI hasta finales del siglo XVIII.

Entre las primeras medidas legales que se adoptaron estuvo la limitación a dos navíos de 300 toneladas cada uno; la prohibición del traslado de plata no labrada a Filipinas; y la fijación de un permiso de carga de 250 000 pesos de ocho reales en mercancías para el viaje Manila-Acapulco y 500 000 pesos de ocho reales en plata para el viaje Acapulco-Manila.⁴¹

Buena parte de los ingresos para los gastos administrativos de la Corona venían de los impuestos, por lo que el tráfico mercantil entre Asia y América no pudo evadir al fisco. El comercio y la minería fueron las actividades económicas más gravadas por los impuestos, el comercio exterior tuvo impuestos relacionados con las mercancías los medios de transporte. Los principales impuestos fueron los siguientes: almojarifazgo, tonelaje y alcabala.⁴²

III.5. Lucha legal contra la piratería

La prohibición del comercio con el resto de la América española trajo el aumento de la piratería, esta práctica convirtió a Realejo, en Centroamérica, en un puerto de intercambio en el que los comerciantes peruanos obtenían de los novohispanos las mercancías asiáticas llegadas a Acapulco. Probablemente al norte de Acapulco se habilitó algún otro puerto que sirviera de enlace al contrabando y que estuviese fuera del control administrativo virreinal, Yuste López propone a San Blas o Navidad.⁴³

A las autoridades filipinas y novohispanas les incumbió la persecución de los posibles fraudes, de la introducción de mercancías fuera de registro y las consignaciones directas a particulares. Aunque muchos virreyes permitieron —con un soborno de por medio— la

⁴⁰ YUSTE LÓPEZ, María del Carmen, *Opus cit.*, p. 13.

⁴¹ *Ibidem*, p. 14. El procurador de Manila Juan Grau y Monfalcón estima una cifra mayor: 270 000 reales de a ocho (*Opus cit.*, f. 127 r).

⁴² YUSTE LÓPEZ, María del Carmen, *Opus cit.*, p. 16. El almojarifazgo fue el conjunto de derechos que en toda la Monarquía Hispánica pagaron los intercambios por mar, el tonelaje era el impuesto pagado proporcionalmente por las toneladas de carga, la alcabala fue el impuesto que el vendedor pagaba al Erario en una compraventa.

⁴³ *Ibidem*, p. 30. Cabe mencionar que existe una tradición de piratas y filibusteros en la costa de Jalisco.

permanencia de irregularidades a la llegada del galeón y aceptaron el comercio ilegal con el Perú.⁴⁴

Dada la prohibición de la industria manufacturera en la Nueva España, sólo se realizaron pequeños obrajes que produjeran las telas que usaban los pobladores de los estratos sociales más bajos. No obstante, se llegó a producir seda en la Nueva España, ante esto, la Corona ordenó la prohibición del cultivo y elaboración de seda en América, pues ponía en desventaja a la que traía el galeón de Manila.⁴⁵

IV. DISCUSIÓN

Se pudo observar en este artículo que Acapulco fue un punto crucial para la vinculación de las Filipinas con la metrópoli y, de manera ilícita, con el resto de los reinos ultramarinos. La relevancia del puerto acapulqueño recaía no sólo en la partida y llegada de la nao de China, al mismo tiempo en la llegada y salida de los comerciantes hacia las distintas regiones del Imperio español.

No podría entenderse qué rol tuvo Acapulco para el comercio panhispánico si no se menciona que la ruta Manila-Acapulco fue mucho más segura que cualquier otra transpacífica. Al mismo tiempo, la estrecha relación que tenían comerciantes establecidos en México y El Callao con los de Acapulco denota la importancia de este puerto.

Los estudios relativos a las relaciones comerciales dentro del imperio que asuman la existencia de sólo una ruta en el Pacífico o sólo una ruta contrabandista no completan la labor de comprensión del comercio de la Monarquía Hispánica al asumir que Acapulco jugó su papel de importancia en la línea de comercio, cuando en realidad se trató de una red. El punto de enlace de Asia, sus mercancías e influencias, con el resto de la América hispana, no sólo la Nueva España y el Perú, estuvo en Acapulco.

Puede que falte información para aseverar que la única puerta de entrada de Asia a la América hispana fuese Acapulco. Pues se mencionó la existencia de otros puertos en la costa del pacífico americano, por lo que no es descartable la idea de que mercancías asiáticas llegaran a éstos sin pasar por Acapulco.

Cuando un estudio aborda a Acapulco en el periodo virreinal, es común que éste se vincule de alguna forma con el comercio, debido al carácter de puerto y a la intensa actividad mercantil del momento. Además, no podría comprenderse la historia de la legislación mercantil española sin el previo entendimiento de las relaciones comerciales existentes dentro del Imperio español y viceversa.

V. CONCLUSIÓN

Durante el virreinato, Acapulco desarrollo un papel fundamental en la red comercial española siendo el puerto de recepción de Asia y de expulsión hacia Europa y clandestinamente del resto de América. Algunas de las distintas direcciones en las rutas mercantiles del Imperio español, sobre todo la Filipinas-Nueva España y la Perú-Nueva España, se cruzaban en el puerto de Acapulco.

Para luchar contra la desventaja en la que estaban los comerciantes del puerto peninsular más importante fue necesaria la monopolización el mercado y las relaciones con Oriente,

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ MORENO TOSCANO, Alejandra, "La era virreinal", en COSÍO VILLEGAS, Daniel (coord.), *Historia mínima de México*, México, 1994, p. 70.

ello se logró cuando Acapulco fue nombrado el puerto exclusivo para la entrada de productos orientales a América.

La relación comercial entre los distintos reinos ultramarinos españoles fluyó con regularidad hasta que en 1593 se comenzaron a aplicar medidas que restringían la entrada de mercancías de Asia a ciertos puertos en el Pacífico americano. Si la ciudad designada para recibir los productos asiáticos y hacer que siguieran su camino hacia Sevilla fue Acapulco, esto no quería decir que sólo la ruta Acapulco-México-Veracruz fuera la única parte de América donde había mercancías asiáticas.

Cuando iniciaba la feria de Acapulco, llegaban a ésta mercaderes de distintas partes de la América hispana. Algunos de ellos venidos de la Ciudad de México y que harían circular las mercancías a Veracruz para de ahí ser embarcadas a España. Otros comerciantes, venidos de ciudades de la América central y del Sur y que hicieron de Acapulco su «central de abastos», se encargarían de traficar de forma clandestina las mercancías asiáticas a otros puertos en el Pacífico sur, de éstos destacan Huatulco, Realejo en Panamá y El Callao en el Perú.

Se confirma el argumento de que Acapulco no fue relevante sólo por fungir como receptor de mercancías de Asia, sino que al mismo tiempo fue el punto de encuentro comercial de ésta con la América hispana, puesto que a la feria realizada en Acapulco en cuanto arribaba el galeón de Manila asistían mercaderes de distintos puntos de la Monarquía Hispánica y de esta manera se hacían circular las mercancías no sólo hacia España, también dentro de los reinos ultramarinos.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias

ESTALA, Pedro. “Comercio de la Nueva España”, en *El viagero universal ó Noticia del mundo antiguo y nuevo*, T. XXVII, Madrid, 1799 pp. 206-216.

GRAU Y MONFALCÓN, Juan, “El procurador general de la ciudad de Manila e islas Filipinas a su majestad,” en *Papeles referentes al gobierno del Marqués de Montesclaros, Virrey del Perú, y otros documentos sobre el estado de Filipinas y su comercio con México*, 1635. BNE, Ms/8990, ff. 125 r-138 v.

Bibliografía

BONIALIAN, Mariano, y Bernd Hausberger. “Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX”, *Historia mexicana*, Núm. 68/1 (2018), pp. 197-244.

CALDERÓN, Francisco. *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*, México, 2005.

HERRERA REVIRIEGO, José Miguel. “Flujos comerciales interconectados: el mercado asiático y el americano durante la segunda mitad del siglo XVII”, *Historia Mexicana*, Núm. 66/2, (2016), pp. 495-553.

LYTLE SCHURZ, William. “The Voyage of the Manila Galleon from Acapulco to Manila”, en *Hispanic American Historical Review*, Vol. 2, Núm. 4, (1919), pp. 632-649.

MORENO TOSCANO, Alejandra. “La era virreinal”, en COSÍO VILLEGAS, Daniel (coord.), *Historia mínima de México*, México, 1994, pp. 51-74.

PAVÓN, Guillermina del Valle. “Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620”, *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Núm. 23 (2005), pp. 213-140.

VON WOBESER, Gisela. “La política económica de la Corona española frente a la industria azucarera en la Nueva España (1599-1630)”, *Estudios de historia novohispana*, Núm. 9 (1987), pp. 51-66.

YUSTE LÓPEZ, Carmen. *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, 1984.