



México y la Cuenca del Pacífico

ISSN: 1665-0174

mexicoylacuenca@gmail.com

Universidad de Guadalajara

México

Machuca, Paulina

Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789 Guadalupe Pinzón Ríos

México y la Cuenca del Pacífico, núm. 3, enero-abril, 2013, pp. 127-131

Universidad de Guadalajara

Guadalajara, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=433747377006>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

## RESEÑA

# *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*

GUADALUPE PINZÓN RÍOS<sup>1</sup>

Paulina Machuca<sup>2</sup>



Frente a los diversos estudios sobre la *Carrera de Indias* en su dinámica comercial a través del Atlántico español, la historiografía tiene una deuda pendiente con el Pacífico novohispano, de ahí la importancia del libro que aquí comentamos. Si bien ya existen investigaciones que abordan algunos temas relacionados con la llamada Mar del Sur, el acierto de Guadalupe Pinzón Ríos es tratar de entender el Pacífico novohispano de manera integral, al analizar las particularidades de una serie de puertos que se extendían a lo largo de la franja costera que corre desde las Californias hasta el sureste novohispano, con especial énfasis en San Blas y Acapulco, además de “puertos menores” en palabras de la autora, como La Navidad y Matanchel. No se trata de monografías portuarias sino de una historia de relaciones comerciales y humanas

1. México, UNAM, Instituto Mora, 2012, 391 pp.

2. El Colegio de Michoacán.

que se fue desarrollando a lo largo de la época colonial, y que experimentó un creciente auge en el siglo XVIII.

El tema central en el libro es la dinámica de los puertos novohispanos de la Mar del Sur en una época de cambios significativos en la administración colonial, el reinado de la Casa de Borbón desde los inicios del siglo XVIII, de ahí que sitúe su estudio entre 1713 y 1789: es entonces cuando arranca el desarrollo portuario propiamente moderno, que culmina con la apertura comercial de todos los puertos mayores y menores de la Nueva España. Pero más allá de estas nueve décadas, a lo largo del libro abundan referencias sobre los siglos precedentes en aras de entender la etapa fundacional de los principales enclaves marítimos, lo que permite comprender con mayor claridad por qué algunos puertos como Acapulco y, más tarde San Blas, fueron lugares geoestratégicos para los fines económicos de la Corona y por ello recibieron mayor impulso que otros.

La autora ha elegido la lógica relacional para organizar el texto en cinco partes, con temas que van desde los actores sociales en las zonas portuarias hasta las políticas implementadas por la Corona para fomentar la economía y la defensa de los mismos.

En las dos primeras partes analiza el surgimiento de los primeros asentamientos portuarios en el Pacífico novohispano durante el siglo XVI. Es aquí cuando Acapulco se erige como el único puerto de altura, privilegio que tendría hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Siguiendo la idea de Fernand Braudel, quien afirmaba que los puertos debían guardar estrechos vínculos tierra adentro para lograr sobrevivir, Pinzón Ríos sostiene que el aparato administrativo colonial falló al momento de engarzar el movimiento cotidiano de las playas con aquellas villas y ciudades próximas al mar; en otras palabras, la burocracia fue incapaz de implementar estrategias de comunicación para el buen funcionamiento portuario.

Pese a ello, los puertos de la Mar del Sur gozaron de una relativa bonanza a partir del siglo XVII, producto del comercio transpacífico y de la derrama económica generada por el Galeón de Manila. De hecho, una de las tesis que persiste a lo largo del texto es que el escaso desarrollo portuario en el Pacífico en realidad ocultaba las “grandes riquezas” que por él transitaban, tanto de forma legal como ilegal. Asimismo, la diversidad de actores sociales en el contexto marítimo se hace presente: españoles, indios, las castas en general y filipinos participaron en las diversas faenas relacionadas con las actividades portuarias y marítimas, de acuerdo con las necesidades de cada lugar.

Una tercera parte del total del libro está dedicado al estudio de la defensa de los litorales novohispanos. En este apartado, Pinzón Ríos analiza cómo la Mar del Sur presenció un notable incremento de la piratería durante el siglo XVIII. A diferencia de los siglos precedentes, en esta época las incursiones enemigas —principalmente francesas, holandesas, inglesas y rusas— buscaban ser más permanentes y con fines exploratorios y científicos, vislumbrando una posible ocupación territorial. Fue incluso la presencia de compañías rusas de peletería en el noroeste americano lo que motivó a José de Gálvez —a la sazón, visitador del virreinato de la Nueva España— a fundar el Departamento Marítimo de San Blas en 1768. La autora insiste en que esta fundación marcó una diferencia “en las tradiciones marítimas de la región”, es decir, que se trató de un asentamiento bien planeado. En el último tramo del siglo XVIII, San Blas se convirtió entonces en la punta de lanza para consolidar el dominio español en California —de ahí el relativo florecimiento de puertos como San Diego y Monterrey en dicho periodo—, sobre todo ante la coyuntura de la expulsión de los jesuitas de sus respectivas misiones.

La penúltima parte de la obra está dedicada al análisis de las rutas marítimas establecidas entre el Pacífico novohispano y Sudamérica, que si bien funcionaron desde el siglo XVI con amplias restricciones, no fue sino hasta 1774 cuando operaron con regularidad ante la apertura comercial entre Nueva España, Guatemala y Perú. Esta medida buscaba terminar con el lastre del contrabando o “comercio secreto” que perduró prácticamente todo el periodo colonial, protagonizado por algunos productos como el cacao de Guayaquil y una gran cantidad de mercaderías de China; este tema, por cierto, también ha sido abordado recientemente por Mariano Ardash Bonialian (2012).

Pinzón Ríos observó que la apertura comercial entre los puertos de la Mar del Sur respondía asimismo a otros objetivos, pues al fomentar las navegaciones hispánicas se tendría mayor vigilancia de los mares y, con ello, se podrían defender los litorales ante las frecuentes amenazas enemigas. Para el último tramo de 1770, San Blas se había convertido en el vértice que conectaba Norteamérica con Sudamérica, dinamismo que tuvo derramas económicas en regiones de tierra adentro, como la del occidente novohispano a través del eje Tepic-Guadalajara. En esta época de bonanza, las cajas reales de la capital tapatía comenzaron a enviar recursos a San Blas, siendo la Fábrica de Tabacos la encargada de financiar esta ayuda.

La quinta y última parte es, a mi juicio, una de las mejor logradas. Pinzón Ríos analiza una serie de prácticas culturales que tienen que ver con la dimen-

sión religiosa, en un contexto marítimo de enfermedad y muerte. La idea de la costa como lugar enfermo y malsano, ciertamente difícil de sobrellevar por la humedad y las altas temperaturas, hacían de los puertos lugares difíciles de habitar. En este pasaje se ven desfilar hombres y mujeres en busca de ayuda médica o divina, a la vez que los tratados medicinales contra padecimientos como el escorbuto comenzaban a circular con regularidad en la Nueva España.

No obstante la riqueza documental que contiene este libro, existen escasísimas referencias a las costas de Colima y Michoacán, presumiblemente marginales, pero que en la práctica constituían nodos y puntos de enlace entre el comercio marítimo y tierra adentro. Tal es el caso de Salagua (hoy Manzanillo), cuyo puerto alternaba con el de La Navidad para el desembarco del gentilhombre del Galeón de Manila que portaba el pliego oficial, dirigido al virrey de la Nueva España. Salagua constituyó un sitio estratégico para la entrada de mercancía ilegal a la Nueva España durante la época colonial, además de que por ahí ingresó la población asiática —“indios chinos”— que se estableció en las haciendas de palma de beneficio, tanto de Colima como de Michoacán (Cfr. Sánchez, 2001; Romero, 2007; Oropeza, 2007). No es fortuito que el único alcalde de chinos hasta ahora reportado en la Nueva España haya sido en territorio colimense, debido a la comunidad filipina que se dedicaba a producir el vino de cocos (Cfr. Machuca, 2009a y Machuca, 2009b).

Finalmente, habría valido la pena discutir y analizar el proyecto que se ideó a mediados del siglo XVIII, y que tenía el objetivo de unir bajo una misma jurisdicción algunas provincias marítimas pertenecientes tanto a la Nueva España como la Nueva Galicia, incluyendo Tepic, Purificación, Colima y Motines, con el fin de hacer frente al enemigo holandés y demás europeos que merodeaban la zona con frecuencia.<sup>3</sup> La vertiente militar de las reformas borbónicas tuvo un impacto considerable en la costa colimense, de ahí que en el siglo XVIII se reintrodujera en el cabildo de Colima la figura del sargento mayor para la defensa de la zona costera. Así pues, la mirada a este punto del Pacífico novohispano habría enriquecido la obra, a la vez que complementaría lo que, a mi juicio, es una investigación novedosa y con aportes significativos en esta materia.

Cabe señalar que este libro es fruto de la tesis doctoral de Guadalupe Pinzón, realizada en el Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, la cual se inscribe en la línea de investigación seguida por la autora cuando

---

3. AGI, Guadalajara, 329, N. 2.

menos desde 2008. Cuenta con una riqueza de fuentes de archivo de México y España, predominando el Archivo General de la Nación y el Archivo General de Indias. El mensaje es que la Mar del Sur de la Nueva España fue un espacio heterogéneo, donde cada puerto guardó sus particularidades de acuerdo a su realidad socioeconómica y a las políticas implementadas por la Corona. Por todo lo anterior, este libro debe ser considerado como punto obligado de referencia para los futuros estudios sobre el Pacífico novohispano. 

## **Bibliografía**

- Bonalian, Mariano Ardash (2012), *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680- 1784)*, México: El Colegio de México.
- Romero de Solís, José Miguel (2007), *Conquistas e instituciones de gobierno en Colima de la Nueva España (1523-1600)*, Colima: Archivo Histórico del Municipio de Colima, Universidad de Colima, El Colegio de Michoacán.
- Machuca Chávez, Claudia Paulina (2009a), “El alcalde de los chinos en la provincia de Colima durante el siglo XVII: un sistema de representación en torno a un oficio”, *Letras Históricas* (1), otoño-inviero, pp. 95-115.
- Machuca Chávez, Claudia Paulina (2009b), “Cabildo, negociación y vino de cocos: el caso de la villa de Colima en el siglo XVII”, *Anuario de Estudios Americanos*, enero-junio vol. 66 (1), pp. 173-192.
- Sánchez Díaz, Gerardo (2001), *La costa de Michoacán. Economía y sociedad en el siglo XVII*, Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, Morevallado Editores.
- Oropeza, Déborah (2007), *Los “indios chinos” en la Nueva España: la inmigración de la Nao de China, 1565-1700*, tesis de doctorado, México: Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México.