



**HAL**  
open science

# Uniendo el comercio de la mar del norte y la mar del sur: La bioceanidad en el Caribe vista a través del eje Veracruz -Acapulco, en la segunda mitad del siglo XVI

Citlalli Domínguez-Domínguez

## ► To cite this version:

Citlalli Domínguez-Domínguez. Uniendo el comercio de la mar del norte y la mar del sur: La bioceanidad en el Caribe vista a través del eje Veracruz -Acapulco, en la segunda mitad del siglo XVI. *Iberoamérica Social: Revista-red de estudios sociales*, 2018. hal-04049782

**HAL Id: hal-04049782**

**<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04049782>**

Submitted on 26 Jun 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

---

# Uniendo el comercio de la mar del norte y la mar del sur: La bioceanidad en el Caribe vista a través del eje Veracruz - Acapulco, en la segunda mitad del siglo XVI

**Citlalli Domínguez-Domínguez**

CLEA/CHAC (Civilisation et Histoire de l'Amérique  
Coloniale espagnole)

Sorbonne Université, Faculté des Lettres

cid2613@hotmail.com

Recibido 20.10.2017  
Aceptado 19.10.2017

**Resumen<sup>1</sup>:** Este artículo tiene por objetivo explorar el proceso de conformación de la *bioceanidad* entre los puertos de Veracruz y Acapulco en la Nueva España, como consecuencia de los intercambios comerciales con sus pares del Atlántico ibérico, el Caribe y el Pacífico en el periodo de la Unión de España y Portugal (1580-1640). En un momento de intensa circulación de mercancías, estos puertos tuvieron un papel activo en el tráfico de la seda, la porcelana, la plata, el clavo, los vinos, telas y los esclavos que iban de un puerto a otro, con dirección a los mercados del Atlántico y el Pacífico. Para lograr esta *bioceanidad* fue decisivo el papel de las elites criollas novohispanas, quienes impulsaron el proyecto de unir los mares del norte y el sur a través del tráfico comercial entre ambos emplazamientos. Para ello, también fue indispensable contar con los carreteros de origen mulato, quienes participaron en la articulación de las rutas internas que iban de Veracruz y/o Acapulco. Finalmente, el término *bioceanidad* constituye una propuesta teórico-metodológica para analizar, en este caso, el proceso de integración comercial entre los dos puertos más importantes de la Nueva España.

**Palabras clave:** Bioceanidad, Veracruz, Acapulco, Nueva España, comercio, Caribe.

**Abstract:** The purpose of this article is to explore the process of conformation of bioceanity between the ports of Veracruz and Acapulco in New Spain, as a consequence of commercial exchanges with its peers from the Iberian Atlantic, the Caribbean and the Pacific in the period of the Union of Spain and Portugal (1580-1640). These ports played an active role in the traffic of silk, porcelain, silver, cloves, wines, fabrics and slaves that went from one port to another, in the direction of Atlantic and Pacific markets. In order to achieve this bioceanality, the role of the criollos novohispan elites was decisive, which impelled the project of uniting the seas of the north and the south through the commercial traffic between both emplacements. For this, it was also essential to have the mulattoes drivers, who participated in the articulation of the internal routes that went from Veracruz and / or Acapulco. Finally, the term bioceanidad constitutes a theoretical-methodological proposal to analyze, in this case, the process of commercial integration between the two most important ports of New Spain.

**Keywords:** Bioceanidad, Veracruz, Acapulco, New Spain, commerce, Caribbean.

---

1 Este artículo constituye un primer acercamiento al proceso que denomino *bioceanidad*, el cual se produjo entre los puertos de Veracruz y Acapulco como consecuencia de los intercambios comerciales con los puertos del Atlántico, el Caribe y el Pacífico en el periodo de la Unión de las dos Coronas. Cabe mencionar que el termino *bioceanidad* constituye una propuesta teórico-metodológica para analizar, en este caso, el proceso de integración comercial experimentado entre los dos puertos más importantes de la Nueva España. Dicha propuesta es producto también de las reflexiones que he podido llevar a cabo en el seminario dirigido por Serge Gruzinski, "L'écriture d'une autre histoire: historicisme européen, mémoires indigènes et colonisation du Nouveau Monde" en el Musée du Quai Branly de París. Por otra parte, esta propuesta estará desarrollada con mayor detenimiento en mi tesis doctoral que se encuentra en preparación "Les réseaux sociaux, économiques et familiaux des noirs, mulâtres et portugais dans la formation sociale de la ville de Veracruz, Mexique, 1570-1650".

Con la coyuntura política de la unión de las Coronas de España y Portugal (1580), se dio inicio a un proceso de globalización ibérica de escala planetaria (Gruzinski, 2004) (Aram & Yun-Casalilla, 2014) (Valladares, Bernardo & Marques, 2016), donde la Monarquía Católica bajo el poder de los Habsburgo trastocó los límites conocidos<sup>2</sup>, buscando controlar y articular un vasto territorio que iba desde los Países Bajos, el sur de Italia, la península ibérica, el África y la Asia portuguesa, además de la América española y Las Filipinas (Cardim, Freire Costa & Soares da Cunha, 2013, pp. 103-106).

Todo esto trajo consigo vicisitudes y complejidades propias para un imperio que intentó construirse en la universalidad que los tiempos modernos de los siglos XVI y XVII le exigían, aglutinando en su interior un mosaico ecléctico con súbditos culturalmente distintos en lo lingüístico, religioso, costumbres, saberes y formas de apropiación el mundo (Álvarez & García, 2004). En este sentido, este proceso tuvo efectos importantes en las escalas local-global (Mazlish, 2006) (Gills & Thompson, 2012) (Conrad, 2016), trastocando a las sociedades en el ámbito político, económico, social y cultural como huella indeleble que tiene sus repercusiones hasta nuestros días.

Para el caso americano, específicamente para la Ciudad de México y sus principales puertos, Veracruz y Acapulco, esta coyuntura política produjo cambios importantes en la conformación social y funcionamiento de los enclaves novohispanos. También en el mundo urbano que comenzaba a desarrollarse tierra adentro gracias al descubrimiento de las minas de plata, la introducción del azúcar (Sandoval, 1951), el establecimiento de los obreros textiles (paños) (Castillo Palma, 2002) y la industria de la grana cochinilla (Von Metz, 1999), todos cercanos a la ciudad de México.

Como consecuencia de lo anterior, en la segunda mitad del siglo XVI, Veracruz y Acapulco, cobraron notable importancia por articular las rutas del comercio internacional del Atlántico (Sevilla-Cartagena de Indias-Veracruz) y el Pacífico (Callao-Acapulco-Manila). Gracias a ellos, la Ciudad de México se convirtió en uno de los centros políticos y económicos de mayor importancia del imperio español, hecho que se puede observar en la composición de la sociedad capitalina de mediados del siglo XVI, pues en ella residían miembros de la aristocracia, políticos, religiosos, comerciantes e intelectuales provenientes de los territorios que pertenecían o guardaban vínculos con la Monarquía Católica (Gruzinski, 1996, p.70).

Si bien la Ciudad de México representa un espacio para comprender el proceso que desencadenó la globalización puesta en marcha por los castellanos en las sociedades regionales y locales de la Nueva España, son los puertos, quienes constituyen (hasta nuestros días) espacios vitales para comprender el impacto de esa globalidad y sus conexiones con el exterior e interior de un territorio (García de León, 2011) (García Baquero, 1997) (Fisher & Tonizzi, 2007) (Aram & Yun-Casalilla, 2014). Ello dio origen a dinámicas particulares que han llevado a algunos autores a identificarlas como parte los *procesos de americanización*<sup>3</sup>, que distinguen a las sociedades de la América española y portuguesa,

2 En el periodo en el cual las coronas española y portuguesa formaban un mismo imperio (1580-1640), se le conoció con el nombre de la Monarquía Católica. Este término es empleado tanto en los documentos como en las obras históricas producidas bajo el gobierno de los Austrias, dejándose de utilizar con la independencia de Portugal y el retorno de los Braganza al poder.

3 Traducido del francés *processus d'américanisation*. Para observar con más detalle la construcción teórico-metodológica y el uso de dicho concepto véase Bénat-Tachot, Gruzinski y Jeanne, *Processus d'américanisation, Ouvertures*

de las europeas, a los cuales estarían ligadas durante al menos tres siglos de colonización occidental (Bénat-Tachot, Gruzinski & Jeanne, 2012, p. 9).

En este sentido, los puertos de Veracruz y Acapulco no eran solo receptores de todas las riquezas provenientes de lejanas tierras, sino también, actuaron como espacios donde nuevos grupos como los portugueses, negros y mulatos libres se insertaron en la sociedad novohispana a través de las redes del comercio internacional, desempeñándose como mercaderes, pequeños comerciantes, navegantes, marineros, grumetes, arrieros, carreteros, etc. Posteriormente, estos individuos integrarían las sociedades locales dotándolas de nuevos procesos emergentes (Chakrabarty, 2000), que, para el caso novohispano, distarían en sus dinámicas sociales internas, de aquellas constituidas en el altiplano central (valle de México, Puebla y Tlaxcala), donde el componente indígena fue el motor del desarrollo de las sociedades regionales.

Así, podríamos decir que, portugueses, negros y mulatos fueron vitales para el funcionamiento del sistema comercial de la Monarquía Católica y de la Nueva España, en un periodo de profundas transformaciones planetarias, tensiones políticas y comerciales entre la Monarquía y sus "enemigos", como parte de las consecuencias que enfrentó este Imperio global del mundo moderno.

De esta manera, este artículo es una primera aproximación al estudio de un proceso que llamamos *bioceanidad*. Dicho término está empleado para analizar la dinámica económica, producto de los intercambios comerciales entre los puertos de Veracruz y Acapulco a través del tráfico de la seda, la porcelana, la plata (del Potosí y Zacatecas), el clavo de las Malucas, el jengibre de la China, vinos, telas y los esclavos africanos. En la realización de este tráfico, los carreteros y arrieros, principalmente de origen mulato, participaron activamente en la articulación de las rutas internas en el territorio novohispano que iban de puerto a puerto, y que conectaban a la ciudad de México con Puebla, Oaxaca y Zacatecas, para posteriormente, trasladar las mercancías a lomo de mula con rumbo a Veracruz y/o Acapulco.

Es necesario señalar que estos individuos se convirtieron en intermediarios y en algunos casos llegaron a fungir como agentes mediadores entre los mercaderes y navegantes portugueses que articulaban las rutas marítimas del comercio entre Sevilla, Cartagena de Indias y Veracruz (Atlántico-Caribe), y El Callao, Acapulco y Manila (Pacífico). No obstante, para finales del siglo XVI, una serie de contingencias políticas y comerciales en el Pacífico, marcaron el desplazamiento y afianzamiento de las rutas y puertos del Atlántico y el Caribe lo que significó la hegemonía de Veracruz como principal puerto comercial de la Nueva España.

---

*théoriques*, Tomo 1 y para ver su aplicación a las diferentes problemáticas puede consultarse el Tomo 2 de este mismo libro, en donde se exploran las dinámicas espaciales y culturales que engendraron los diferentes procesos de americanización.

## **La Nueva España en el centro del mundo moderno de la Monarquía Católica.**

La Unión de las Coronas de España y Portugal reunidas bajo el gobierno de los Austrias, refrendó el poder y la presencia de los ibéricos en todos los territorios bajo su dominio. Si bien ambas coronas formaban parte de la Monarquía Católica, lo cierto es que las posesiones portuguesas nunca pasaron a estar bajo la tutela absoluta y el control administrativo de los Habsburgo. De ahí que muchas veces esto suscitara querrelas frecuentes entre la administración hispana de la Casa de Contratación de Sevilla con los mercaderes y navegantes lusitanos que intentaban ejercer el comercio con las Indias de Castilla (Enders, 2017, p. 40).

La globalización ibérica puesta en marcha exigió de las lealtades, mediaciones y colaboraciones de los súbditos dispersos en los mares oceánicos para garantizar el funcionamiento del aparato administrativo que bajo un régimen monopolista intentaba controlar la circulación de las mercancías y hombres que pasan al Nuevo Mundo y a Las Filipinas.

Esta globalización era nueva y compleja, se desconocían los alcances y límites de aquello que se pretendió controlar desde finales del siglo XVI e inicios del XVII. Sin embargo, con la fundación de las ciudades-puerto a lo largo de las costas del Caribe (Santo Domingo, La Habana, Cartagena de Indias, Panamá y Portobelo), y el relativo control del istmo de Panamá que garantizaba el paso hacia el Pacífico, se intentó crear una nueva ruta con la cual poder hacer comercio con la China y la India (Gruzinski, 2004, pp. 66-67), además de conectar El Callao por el cual salieron las riquezas del Potosí y Perú.

A partir de 1570, se abrieron nuevos procesos sociales unidos a las circulaciones planetarias como consecuencia de los descubrimientos de las minas de plata en Potosí y en la Nueva España (Zacatecas). La plata americana produjo mayores intercambios comerciales, dando pie a la migración de hombres europeos que arribaron por Veracruz, creyendo encontrar en estas tierras mejores oportunidades para vivir haciendo comercio. De la misma forma, la plata revitalizó el tráfico negrero que se esparció por toda la América española (De Almeida, 2007, p. 55). Ello hizo que África fuera el principal mercado abastecedor de esclavizados, desde los puertos-factorías establecidos por los portugueses en la fachada atlántica salieron los barcos negreros con destino a Cartagena de Indias y Veracruz (Vila Vilar, 1977). Años después cuando lograron controlar el hemisferio sur africano, Mozambique se convirtió en uno de los principales abastecedores de esclavos que llegaban a Acapulco a través del Galeón de Manila y con ello la seda, porcelana y el jengibre chino, y el clavo de las Molucas (Subrahmanyam, 2007, p. 318).

En toda esta movilidad que parece incesante entre los cuatro continentes que toca la Monarquía Católica de los Habsburgo, es la Nueva España junto a la Ciudad de México y sus puertos de Veracruz y Acapulco, la cadena que unió a Asia con Europa, es el eslabón que tanto buscaron los hispanos desde finales del siglo XV y que los llevó a establecer conexiones con la China, a través de la fundación de Manila en Las Filipinas, lo cual convirtió a Acapulco en la puerta occidental del mundo asiático.

A partir de lo anterior podemos decir que si Madrid era la capital de la Monarquía Católica, la ciudad de México era en los siglos XVI y XVII el centro comercial del Imperio español, pues por la

Nueva España existía una circulación planetaria que la llevó a construir una modernidad americana, en donde la capital novohispana emergió como una ciudad cosmopolita (Gruzinski, 2004, p. 87), con una producción iconográfica e intelectual que dio origen a las primeras obras del pensamiento moderno americano<sup>4</sup>, el cual se distingue de aquel producido en Europa por poseer una mirada global del mundo que estuvo influenciado por la Monarquía Católica (Gruzinski, 2017, p. 233). Por otra parte, la Nueva España, como territorio conectado a cuatro continentes, produjo sus propias dinámicas sociales y económicas internas, como parte de una originalidad americana, y en este caso, novohispana. (Chakrabarty, 2000)



**Imagen 1.** "Las cuatro partes del mundo", biombo del pintor novohispano de origen mulato Juan Correa (XVII). Fuente Wikiwand, Visual Arts of Mexico.

En medio de este proceso global que impacta en el continente americano y en el territorio novohispano era preciso articular las rutas de navegación con aquellos caminos de tierra adentro que conectan el comercio del Pacífico con el del Golfo-Caribe y los mercados regionales de la plata y la grana cochinilla. De esta manera, las elites criollas novohispanas emergen como actores claves para emprender el proyecto de unir el comercio de la mar del norte con la mar del sur, pues ante todo se trata de desarrollar el comercio entre ambos mares para dar vitalidad a la circulación de mercancías y también de individuos entre ambos continentes.

<sup>4</sup> El año de 1570 es clave para comprender el desarrollo de la globalización ibérica en América y en el mundo, pues el ciclo de la plata americana impulsó e intensificó los intercambios comerciales entre Europa, África, Asia y América. De la misma forma, esto impactó en el surgimiento de una nueva escritura, interpretación y construcción de la historia (siglos XVI y XVII), una prueba de ello son las obras escritas y publicadas en este periodo que muestran el surgimiento de una Modernidad americana producida e influenciada por el mirar de lo que implica la circulación planetaria de hombres, cosas, saberes y técnicas de los cuatro continentes tocados por esta globalización de los castellanos y lusitanos. Para tener una mayor idea de lo anterior, véanse las obras de José de Acosta, *Historia Natural y moral de las Indias*. México, FCE, 1979. Juan Bautista de Pomar, *Relación de Texcoco: Relaciones geográficas del siglo XVI*. México, UNAM, 1986. Jerónimo Román, *Repúblicas del mundo*. Medina del Campo, 1575 y Salamanca, 1595. Diego Muñoz Camargo, *Historia de Tlaxcala*. México, publicada por Alfredo Chaverro, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1892.

## **La empresa novohispana de unir la mar del norte y la mar del sur: Veracruz y Acapulco, dos puertos de la Monarquía Católica en América.**

Podríamos señalar que la necesidad de unir el comercio entre la mar del norte y la mar del sur fue en primera instancia un proyecto global impulsado por el espíritu expansionista y de colonización de los primeros criollos novohispanos, quienes, desde México, decidieron que los puertos de Veracruz y Acapulco se establecieran en los sitios estratégicos, para favorecer la navegación y comercio con los circuitos comerciales del Atlántico y del Pacífico<sup>5</sup>. Por tanto, fueron los grupos de poder novohispanos los que hicieron posible que esta empresa pudiera prosperar, pues ellos en 1571, emprendieron el descubrimiento de Las Filipinas y por consiguiente la fundación de Manila por Miguel López de Legazpi (Jacquelard, 2015, p. 101). Este evento terminó por dar vida al proyecto de unir Asia con occidente a través de Acapulco, con ello también se dio origen a una ruta de comercio que convirtió a la ciudad de México en la puerta de Asia, y Manila pasó a estar bajo la tutela de la administración de la Nueva España (Gruzinski, 1996, p. 110).

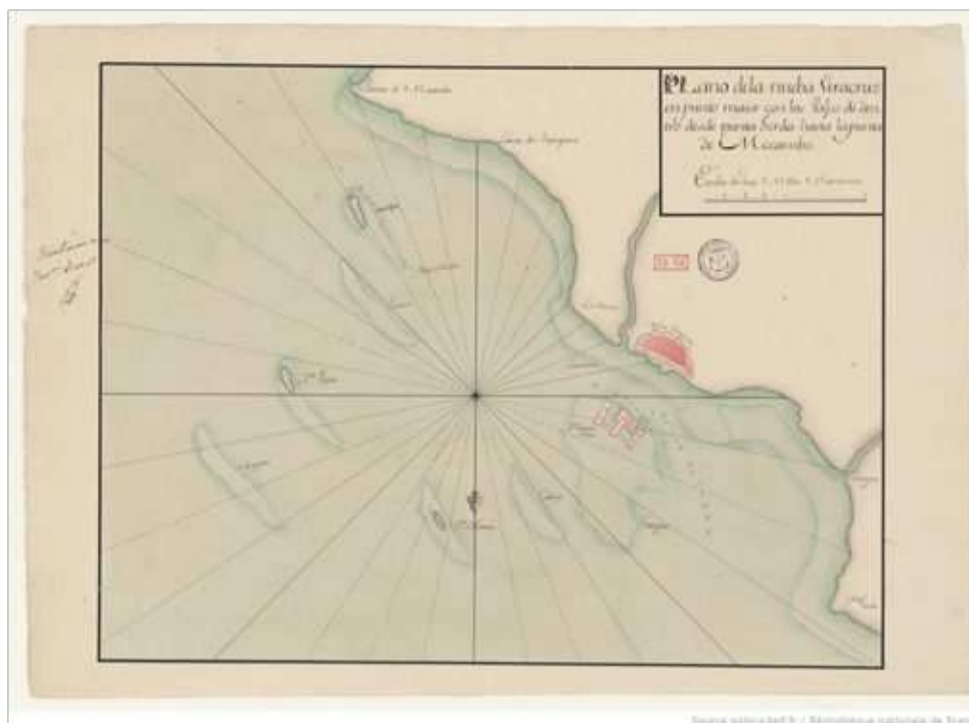
Por otra parte, hacia la segunda mitad del siglo XVI, momento en que Manila y Acapulco pasaron a formar parte de la ruta de la seda, especias, porcelana y esclavos, el puerto de Veracruz conoció un nuevo impulso con el descubrimiento de la plata en el interior novohispano, además de la formación de centros textiles y del establecimiento de los ingenios azucareros, estas condiciones terminaron por detonar el comercio negrero en la Nueva España (Aguirre Beltrán, 1991). Con ello, también se revitalizó el circuito comercial del Atlántico ibérico y del Caribe, además de terminar por imponer la hegemonía negrera de los portugueses en las Indias de Castilla.

Bajo estas condiciones el proyecto de unir el comercio de ambos mares a través de los caminos de tierra adentro se volvió una necesidad imperiosa, para ello también fue preciso reubicar el puerto de Veracruz, el cual hacia 1592 fue establecido por las autoridades novohispanas en su actual emplazamiento. El nuevo sitio, según decían los comerciantes ofrecía una ubicación inmejorable con respecto a la ciudad de México, pues se encontraba más próximo a ella (García de León, 2011, p. 467). Con ello se buscaba facilitar los intercambios comerciales entre la metrópoli y la capital del reino de la Nueva España, además de asegurar una mejor comunicación política y comercial.

---

5 Como ha señalado Alain Musset en su estudio sobre "Les villes nomades du Nouveau Monde", las fundaciones españolas de ciudades, pueblos, villas y puertos en el Nuevo Mundo, respondieron a necesidades económicas. De ahí que, de las ciento sesenta ciudades establecidas en América durante el periodo colonial español, muchas sufrieron continuos desplazamientos y otras una completa desaparición. El caso de Veracruz y Acapulco, no escapó de lo anterior, y en la segunda mitad del agitado siglo XVI sufrieron una serie de mudanzas hasta encontrar un sitio definitivo. Véase, Musset, 2008.





**Imagen 2.** Plano de la Nueva Veracruz, hacia 1700. Esta imagen muestra la localización de la ciudad frente al puerto de San Juan de Ulúa, favoreciendo el tráfico en el Golfo-Caribe y la ciudad de México. Fuente: gallica.bnf.fr/Bibliothèque Nationale de France.

Lo anterior agilizó el comercio entre Sevilla, Las Canarias, Cartagena de Indias y Veracruz, que para mediados del siglo XVI gozaban de un crecimiento extraordinario producto de la demanda de la plata americana en Europa y en Asia, principalmente en China (Subrahmanyam, 2013, p. 315). Ello condujo a mayores intercambios comerciales, sociales y culturales entre ambos lados del globo terrestre. Siendo los puertos de la Nueva España, los sitios por los cuales estos intercambios se realizaban, recibiendo el impacto global, pero que en el suelo novohispano y concretamente en el hinterland porteño, provocaron procesos locales y regionales específicos, prueba de ello será la bioceanidad, de la cual hablaremos más tarde.

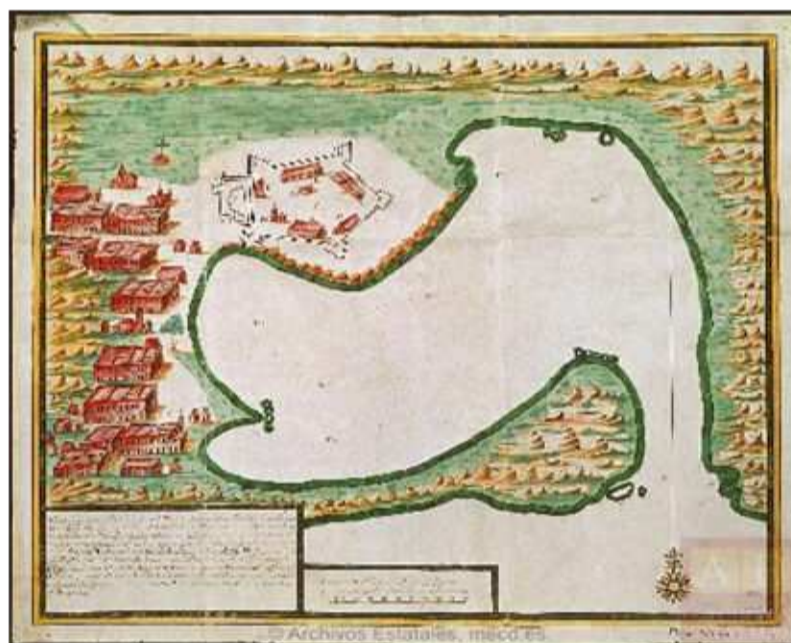
Por otra parte, la plata dio origen a otras dinámicas en el espacio americano, concretamente, en el caribeño ligado a Veracruz y a la Nueva España, una de ellas fue el incremento en el tráfico de vinos, telas, esclavos y otras mercaderías que se volvieron cada vez más demandadas en el mercado novohispano y que el monopolio comercial impuesto por Madrid no lograba satisfacer. Esta situación que dio pie a un tráfico ilegal que se observa en los diferentes documentos que integran el fondo de Escribanía de Cámara de Justicia del Archivo General de Indias en Sevilla. En este podemos observar una serie de averiguaciones concernientes a identificar los puertos que participaban en el comercio ilícito.

Come señalamos anteriormente, uno de los comercios más lucrativos fue la demanda de esclavos procedentes de las factorías portuguesas del África occidental, la cual aumentó considerablemente por las empresas de minería, azúcar y textiles que se establecían en las diferentes regiones novohispanas. Se estima que alrededor de 110 000 cautivos llegaron al reino novohispano (Thioub, 2014). Ello trajo consigo el afianzamiento del circuito comercial y de puertos del Atlántico Ibérico, marcando a su vez

el protagonismo de Veracruz sobre el Golfo-Caribe, como principal puerto de la Trata de esclavos en la Nueva España (Carroll, 1977, p. 40).

A la par del desarrollo de la fachada atlántica, el continente asiático hizo su irrupción en el pacífico español, con el descubrimiento de Las Filipinas y la fundación de Manila se abrió un trampolín con el cual los españoles buscaron establecer su presencia comercial y política en Asia continental (Jacquelard, 2015, p. 185). Con este evento, los castellanos daban un paso comercial importante en Asia, intensificando la rivalidad luso-castellana por controlar el Pacífico, a la cual se sumaron los holandeses quienes intentaban irrumpir en la ruta de la especiería (Subrahmanyam, 2013, p.315).

Por otra parte, el mundo asiático comenzaba en la Nueva España, específicamente, en el puerto de Acapulco, el cual hacia 1573 emergió como el principal de la fachada pacífica, obteniendo a finales del siglo XVI el monopolio de las relaciones entre el occidente hispánico y Asia. Pues, este puerto se encontraba más cerca de México y Veracruz, lo cual facilitaba la redistribución de los productos asiáticos con destino a la capital novohispana y a Sevilla (Jacquelard, 2015, p. 192).



**Imagen 3.** Plano del puerto de Acapulco y Fuerza de San Diego, en la costa del mar del sur de la Nueva España. Fuente: PARES, Archivos españoles. Pares.mcu.esfb

Por otra parte, en pleno auge de la Carrera de Indias en el Atlántico el contrabando de vinos, telas y esclavos entre los puertos de Veracruz y el Caribe aumentó considerablemente, de la misma forma en Acapulco el contrabando de plata del Perú con la cual se pagaban los productos asiáticos, generando pérdidas a la hacienda de la Corona española (Subramanyam, 2013, p. 209). Además, a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII los piratas acechaban las principales plazas del imperio, algunas como El Callao y Panamá fueron completamente arrasadas, La Habana y Cartagena de Indias fueron igualmente atacadas por corsarios y piratas, mientras que Veracruz estuvo bajo continuo asedio entre 1570 y 1590.

A pesar de estas vicisitudes, las mercancías circulan de un océano al otro, para ello fue preciso

contar con caminos de tierra adentro que articularan y aseguraran el comercio del Atlántico y el Pacífico. Y también para ello fue necesario contar con individuos que pudiera emprender dichas tareas que el comercio de ultramar e interno necesitaban, tales como la arriería y los carreteros.

En este sentido, grupos como los nuevos cristianos portugueses jugaron un rol fundamental en el desarrollo del circuito comercial de Veracruz y el Caribe, y de Acapulco con el Perú a las Filipinas (Subrahmanyam, 2013, p.210). Estos comerciantes estaban insertos en las redes del comercio de la plata del Potosí y en el transporte de mercancías (Ventura, 2005), mientras que del lado Atlántico y en el Caribe controlaban los principales puertos como Cartagena de Indias, Santo Domingo y Veracruz (Wheat, 2015, p.107).

No obstante, para desarrollar sus actividades comerciales y asegurar el traslado de las mercancías con rumbo a la ciudad de México y de Acapulco a Veracruz y viceversa, se valieron de arrieros y carreteros, en su mayoría mulatos libres que conocedores de las rutas internas y resistentes a los climas tropicales se convirtieron en los mejores aliados de los mercaderes y navegantes portugueses para articular el comercio de ambos lados del océano.

### **Caminos de tierra adentro: Los mulatos libres haciendo la arriería y uniendo el comercio de Acapulco y Veracruz.**

La actividad comercial en ambos lados de los mares detonó la formación de un sistema de caminos internos en la Nueva España, uno de ellos estuvo ligado al comercio de la plata, metal que desde la segunda mitad del siglo XVI conoció una fuerte demanda en el mercado europeo. Además de la grana cochinilla, producto novohispano que también era apreciado en el viejo continente por servir para dar color a las telas. En este sentido, los caminos de tierra adentro tenían como eje principal conectar a la ciudad de México con los puertos de Veracruz y Acapulco, es decir, el sistema de caminos de la Nueva España giró en torno al desarrollo y hegemonía de la Ciudad de México.

En este sentido, también los reales de minas de Zacatecas, Taxco y Guanajuato, los centros textiles (del valle de Puebla-Tlaxcala y la producción de la grana cochinilla del valle de Oaxaca, estaban destinados a tener caminos que condujeran a la capital y a los puertos de Veracruz y Acapulco. Para asegurar la circulación de las mercancías que llegan a la Nueva España como la seda, especias e incluso la plata proveniente del Perú con destino a Acapulco<sup>6</sup>, y el traslado de los esclavos, vinos, telas y demás mercaderías que arriban a Veracruz fue necesario emplear personas que conocieran los caminos de tierra adentro y estuvieran preparados para las vicisitudes propias del clima malsano de las costas, pero también de los problemas que acechaban los caminos que a traviesan el territorio novohispano<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> La plata proveniente del Perú, la cual era utilizada para el pago de los productos como las especias, la seda y la porcelana de oriente, fue prohibida en 1591, pues se calcula que el contrabando del metal argentífero era de 300000 kilos de plata anuales. Véase Subrahmayam, 2013, p. 210. Posterior a esta fecha la plata peruana tendrá como destino el puerto de Veracruz al cual se accede a través de Panamá para después remontar hacia el Golfo de México y hacer la navegación hasta Sevilla.

<sup>7</sup> Debemos recordar que el inicio del siglo XVII novohispano fue particularmente difícil para las autoridades coloniales,

Los individuos utilizados para estas faenas fueron generalmente los mulatos libres de origen ibérico quienes conocían el comercio de ultramar a través de sus relaciones con los mercaderes y navegantes portugueses (Wheat, 2015, p. 107-108). Cabe mencionar que la misma legislación indiana, sobre todo la concerniente a las Ordenanzas de trabajos (Zavala, 1970, p. 60), favorecieron el empleo de estos individuos en la arriería, pues de acuerdo con estas disposiciones, los indígenas no podían bajar a tierra caliente ni como arrieros ni como carreteros, pues se consideraba que el clima subtropical era dañino para la salud de los naturales del reino e incluso para los mismos españoles (Musset, 2002, p. 40). Así, para el caso del comercio entre Veracruz, Acapulco y México, era frecuente que fueran los mulatos los encargados de transitar por estos caminos<sup>8</sup>, a quienes además se les consideraba aptos para soportar las inclemencias del clima de las costas<sup>9</sup>. Esto los convirtió en actores indispensables para articular los comercios entre los puertos y la ciudad de México.

Hacia 1590, en un momento de intensa actividad en las fachadas atlántica y pacífica, los arrieros y carreteros novohispanos comenzaron adquirir mayor fuerza no solo por ser indispensables para la circulación del comercio, hecho que los llevó a constituirse como un grupo que empezaba a dar "problemas" a las autoridades coloniales. Al menos eso evidencian las Reales Cédulas emitidas entre 1590 y 1593, donde se señala que estos "incumplían" con el abastecimiento de harina y maíz a la Ciudad de Veracruz (AGI, México, 1064, L.2, F.237V-240V). En esas mismas Reales Cédulas "se hace de la pena impuesta a los arrieros que sacan mercancías de la localidad y no introducen bastimentos" (AGI, México, 1091, L.9, F.126R-217R).

De igual forma, ya desde 1572 en Acapulco los carreteros y arrieros mulatos son objeto de control pues se pide ponerles "algún género de portazgo" (AGI, México, 19, N.142-2), pues a causa del contrabando de la plata existió la necesidad de controlar la cobranza y los derechos del puerto. Sin embargo, este tráfico ilegal era conocido y solapado por las autoridades novohispanas, pues si bien la Corona deseaba reglamentarlo por las pérdidas que hacía a las arcas reales, lo cierto es que no podía controlarse porque había demasiados intereses económicos de particulares inmiscuidos que se dejaba pasar el ilícito, salvo en casos excepcionales.

---

pues tanto en la ciudad de México como en la costa del Golfo de México existieron rebeliones de esclavos africanos. Resalta aquella llevada por el Yanga, esclavo de origen bantú, quien para 1610 azotaba con su banda de esclavos huidos el camino real Veracruz-México, causando grandes prejuicios a las arcas de la Corona española.

8 Es necesario precisar que al igual que Veracruz, el puerto de Acapulco estuvo habitado en su mayoría por negros y mulatos libres que sirvieron en el comercio del Pacífico, pero también como defensores del litoral costero de las incursiones de piratas y corsarios. En este sentido, ambos puertos comparten características similares en cuanto a la importancia de la población negra en el proceso de conformación social, demográfica y económica.

9 Cabe mencionar que el decreto de estas Ordenanzas de trabajo se realizó en un momento en que los indígenas sufrieron una reducción como consecuencia del *cocoliztli* que diezmó a la población del centro del reino de la Nueva España. Esto condujo a el virrey Don Luis de Velasco a disponer de la reglamentación del trabajo de la arriería y de los carreteros que bajaban hacia Veracruz en periodo de flotas, lo mismo sucedió para Acapulco. Por otra parte, estas mismas ordenanzas prohibieron el trabajo indígena en los trapiches, ingenios, haciendas y minas favoreciendo el tráfico negrero a la Nueva España.



**Imagen 4.** Dibujo del camino proyectado desde San Juan de Ulúa y las ventas de Buiron hasta México. Fuente: Archivo General de Indias, MP-MEXICO, 39 (AGI).

### **Uniando los mares: Haciendo la *bioceanidad* entre Veracruz y Acapulco.**

Como señalamos en líneas anteriores, la segunda mitad del siglo XVI dio origen a un proceso de globalización ibérica donde la Nueva España y sus puertos jugaron un rol importante en el desarrollo del comercio de ultramar. El proceso de unir ambos mares fue parte de un proyecto que tuvo como objetivo, el beneficio del comercio y el de convertir a la ciudad de México en el centro comercial de la Monarquía Católica. Con respecto a ello Patricio Hidalgo Nuchera señala “y los de México están muy ufanos con su descubrimiento (Las Filipinas), que tienen entendido que serán ellos el corazón del mundo”. (Hidalgo Nuchera, citado en Jacqueland, 2015, p. 196).

Por otra parte, esta bioceanidad da cuenta de los distintos procesos de americanización, es decir, forma parte de las dinámicas propias regionales y/o locales que se gestaron en los territorios americanos de la corona española como consecuencia de la globalización y los intercambios entre Europa, África, América y Asia (Bénat-Tachot, Gruzinski & Jeanne, 2012, p. 25). De esta manera, es éste un proceso propio de la Nueva España y sus puertos, el cual produjo, también, al surgimiento de nuevos grupos como los carreteros y arrieros que fueron actores claves para hacer circular los productos en el territorio novohispano con destino a los mercados del Golfo-Caribe y por consiguiente de la metrópoli en Europa.

Es por ello que el siglo XVI se muestra como un periodo de grandes transformaciones, todas ellas fueron producto de las circulaciones de mercaderías, individuos y costumbres que en el suelo novohispano produjeron un impacto social y económico importante, provocando la formación de mercados regiones especializados para la producción al exterior y al interior como consecuencia de una sociedad inmersa en la globalidad.

Un ejemplo de ello, fue el surgimiento de los reales de mina como Zacatecas, además de la formación del mercado de la grana cochinilla en Oaxaca, el surgimiento de obrajes dedicados a la producción de paños en el valle de Puebla y Tlaxcala (Castillo Palma, 2002), además del incremento de trapiches, ingenios y haciendas azucareras (García Bustamante, 1988), todas estas industrias traerían también como consecuencia la demanda masiva de esclavos africanos que ingresaran por Veracruz y Acapulco desde la segunda mitad del siglo XVI.

No obstante, dentro de la segunda mitad se advierte una serie de contingencias dentro del proceso gestado entre ambos puertos, que llevará a la decadencia de Acapulco en la fachada pacífica. Lo anterior se puede explicar por una serie de factores entre los cuales destacan los siguientes: En 1582, el comercio entre Manila y El Callao fue prohibido, a pesar de la fuerte demanda de los productos asiáticos en Lima y que circulaban por Acapulco (Jacquelard, 2015, p. 197). Mientras que, en 1586 los comerciantes sevillanos piden poner fin al comercio entre Las Filipinas y México, alegando que este era perjudicial, para aquel del Atlántico, y ya para 1587 se prohíbe definitivamente la exportación de productos de Las Filipinas a México y de aquellos mandados del Perú. Sin embargo, no fue hasta 1591 que se da fin al tráfico entre el Callao y Acapulco por el contrabando de la plata proveniente del Perú, el cual se estima fue de 300 000 kilos de plata (Subrahmayam, 2013, p. 215).

Estas circunstancias condujeron a reforzar el papel del puerto de Veracruz no solo en el Atlántico y el Caribe, sino también como el principal para ejercer el comercio en la Nueva España. Por ejemplo, al final del siglo XVI, el virrey Don Luis de Velasco, "el joven", emitió una Real Cédula, donde se le daba el beneficio de la navegación del clavo que se coge en el Maluco (Molucas) y para atraer aquí (Veracruz) el azogue de la China (AGI, Carta del virrey Luis de Velasco, "el joven", México, 27, N.52). De la misma forma, a inicios del siglo XVII, el virrey Martín Enríquez ordenaba dar el beneficio del jengibre de Asia al puerto de Veracruz (AGI, México, 19, N.142-2).

Por otra parte, esto también intensificó las conexiones entre Veracruz con el Perú, pues a inicios del siglo XVII los portugueses residentes en ambos sitios, se encargaban de realizar el tráfico del cacao y la plata (García de León, 2011, p. 300). Aunque para este periodo el tránsito por el canal de Panamá representó algunos inconvenientes por las bandas de cimarrones que azotaban la costa y que mantenían relaciones con los piratas ingleses (Tardieu, 2009, p. 45). Sin embargo, ello no impidió que los comerciantes peruleros, es decir, del Perú, tuvieran una presencia considerable en el puerto veracruzano, pues hicieron de este una de las plazas preferidas para el comercio con Nueva España, pero también para realizar el tornaviaje con destino a Sevilla (García de León, 2011, p. 400).

Podemos señalar que este proceso que inició en la segunda mitad del siglo XVI, específicamente, hacia 1570 entre los puertos de Veracruz y Acapulco como parte de un proyecto de unir ambos mares, terminó por afianzar la hegemonía de Veracruz en detrimento del puerto del Pacífico, como consecuencia del contrabando que se daba en aquel, aunque ello no exime que el puerto del Golfo-Caribe tuviera las mismas vicisitudes, pues el contrabando de vinos, telas y esclavos se intensificó entre los puertos caribeños de Cartagena de Indias, Santo Domingo y Veracruz tal y como muestran los documentos de las "arribadas maliciosas" del Archivo General de Indias en Sevilla.

Además, esta hegemonía veracruzana también estaría marcada por el desplazamiento del mercado de la plata hacía en el Golfo-Caribe y el Atlántico. De esta manera, el circuito de la plata que se extendió sobre este espacio y que comenzará a tener su crisis en la segunda mitad del siglo XVII dio peso a la fachada Atlántica y por consiguiente repercutió en que la bioceanidad se mantuviera solamente a través de Veracruz, con sus conexiones del Perú y Panamá.

### **Consideraciones finales**

El estudiar la interacción comercial entre los puertos de Veracruz y Acapulco a través del impacto que tuvo la globalización ibérica en el territorio de la Nueva España, nos llevó a observar la formación del proceso de la bioceanidad que emanó a partir de la necesidad de articular un comercio de gran escala entre el Atlántico y el Pacífico, como parte de la estrategia de asegurar una conexión con el mercado asiático proveedor de productos de alto interés en el mercado europeo.

Para ello fue preciso contar con la conducción de las elites criollas novohispanas como dirigentes de este proyecto de unir ambos comercios marítimos, pero también de nuevos actores capaces de realizar las travesías no solo de la navegación, sino del traslado de los productos por los caminos de tierra adentro del reino novohispano. Así, los arrieros y carreteros, algunos de origen mulato, procedentes de la península ibérica se volvieron imprescindibles para realizar el mercadeo entre los puertos de Veracruz y Acapulco con la ciudad de México. Aunque en algunos momentos constituyeron un grupo difícil de controlar, lo cierto, es que sin ellos y su labor, difícilmente se habría podido desarrollar los comercios en ambos sitios e incluso las actividades portuarias, pues es preciso recordar que ellos constituyeron la principal población en habitar los puertos de Veracruz y Acapulco.

Finalmente, el final del siglo XVI marcó el inicio de entender la bioceanidad de otra manera, es decir, con la prohibición de hacer comercio entre El Callao, Acapulco y Manila, como consecuencia del contrabando de la plata peruana, el derrumbe de la fachada pacífica se hizo inminente, esto hizo que el tráfico de plata tanto novohispana como del Perú tuviera un desplazamiento directo al Atlántico y por consiguiente al Golfo-Caribe, lo cual atribuyó una hegemonía comercial a Veracruz como el principal puerto de la Nueva España. Con ello también se dio origen a reforzar los mercados regionales del oriente novohispano, dando paso más tarde a la creación de los puertos de Pánuco y Campeche que vendrán a formar parte de un circuito regional de puertos del Golfo de México.

## Archivos

**AGI** Archivo General de Indias.

México, 1064, L.2, F.237V-240V

México, 19, N.142-2

México, Carta del virrey Luis de Velasco, "el joven", México, 27, N.52

México, 19, N.142-2

México, 1091, L.9, F.126R-217R

México, 1064, L.2, F.237V-240V

## Referencias

Aguirre Beltrán, G. (1989). *La población negra de México. Estudio etnohistórico*. México, Fondo de Cultura Económica.

Almeida Mendes, A. de. (2007). *Esclavage et traites ibériques entre Méditerranée et Atlantique (XVe-XVIIe siècles): une histoire globale*. Paris, (Thèse de doctorat en Histoire et Civilisations), EHESS.

Álvarez Ossorio, A y García García, B. (2004). *La Monarquía de las Naciones. Patria, nación y naturaleza en la Monarquía de España*. Madrid, Fundación Madrid, Carlos de Amberes.

Aram, B. Yun-Casalilla, B. (2014). *Global Goods, and the Spanish Empire, 1492-1824. Circulation, Resistance and Diversity*. Macmillan.

Bénat-Tachot, L., Gruzinski, S. y Jeanne, B. (2012). Les processus d'américanisation. *Ouvertures théoriques, Tome I*. Paris, Collection Fabrica Mundi, éditions Le Manuscrit.

----- (2013). Les processus d'américanisation. *Dynamiques spatiales et culturelles, Tome II*. Paris, Collection Fabrica Mundi, éditions Le Manuscrit.

Cardim, P., Freire Costa, L. y Soares da Cunha, M. (orgs.) (2013). *Portugal na Monarquia Hispânica Dinâmicas de integração e conflito*. Lisboa, CHAM Universidad de Lisboa, CIHCS Universidad de Évora, CHES Universidad Técnica de Lisboa, Red Columnaria-Red Temática de Investigación sobre las fronteras de las Monarquías Ibéricas.



Carroll, P. J. (1977). *Blacks in the Colonial Veracruz: Race, ethnicity and regional development*. Austin, University of Texas Press.

Castillo Palma, N.A. (2006). *Cholula, sociedad mestiza en ciudad india. Un análisis de las consecuencias demográficas, económicas y sociales del mestizaje en una ciudad novohispana (1649-1796)*. México, Plaza y Valdés, UAM.

Conrad, S. (2016). *What is Global History?* Princeton, Princeton University Press.

Chakrabarty, D (2000). *Provincializing Europe: Postcolonial thought and historical difference*. Princeton, Princeton University Press.

Enders, A. (2017). *Histoire du Brésil*. Paris, Chandeigne.

García Baquero, A. (1997). *La Carrera de Indias. Histoire du commerce hispano-américain (XVIe-XVIIIe siècles)*. Paris, collection La mesure des choses, éditions Desjonquères.

García Bustamante, M. (1988). Dos aspectos de la esclavitud negra en Veracruz. Trabajo especializado en trapiches e ingenios azucareros y cimarronaje durante el siglo XVII. En *Jornadas de homenaje a Gonzalo Aguirre Beltrán*. Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura.

García de León, A. (2011). *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1810*. México, Fondo de Cultura Económica.

Gills, Barry K. Thompson, W. R. (2012). *Globalization and Global History*. Routledge.

Gruzinski, S. (1996). *Histoire de Mexico*. Paris, Fayard,

----- (2004). *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*. Paris, éditions de La Martinière.

----- (2017). *La machine à remonter le temps. Quand l'Europe s'est mise à écrire l'histoire du monde*. Paris, Fayard.

Jacquelard, C. (2015). *De Séville à Manille, les espagnols en mer de Chine, 1520-1610*. Paris, éditions Les Indes savantes.

Lucena Salmoral, M. (2005). *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Madrid, editorial Síntesis.

Mazlish, B. (2006). *The new global history*. Routledge, New York.

Metz, B. Von. (1999). *Trabajo, sujeción y libertad en el centro de la Nueva España. Esclavos, aprendices, campesinos y operarios manufactureros, siglos XVI a XVIII*. México, CIESAS, Miguel Ángel Porrúa.

Musset, A. (2002). *Villes nomades du Nouveau Monde*. Paris, EHESS.

Tardieu, J. P. (2009). *Cimarrones de Panamá: La forja de una identidad afroamericana en el siglo XVI*. Madrid, Iberoamericana.

Thioub, I. (2014). *Traite atlantique des esclaves et transformations des cultures africaines*. Paris, Fondation Calouste Gulbekian, Fondation Maison des Sciences de l'homme.

Sandoval, F. B. (1951). *La industria del azúcar en Nueva España*. México, UNAM.

Subrahmanyam, S. (2013). *L'Empire portugais d'Asie, 1500-1700*. Paris, éditions Points.

Valladares, R. Bernardo, L.M., Marques, C.T. (2016). *Por toda la Tierra. España y Portugal: globalización y ruptura (1580-1700)*. Lisboa, CHAM, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade dos Açores.

Ventura, M. D. G. M. (2005). *Portuguesesno Peru ao tempo da união ibérica: mobilidade, cumplicidades e vivências*. Portugal, Imprensa nacional-Casa da Moeda.

Wheat, D. (2015). *Atlantic Africa and the spanish caribbean, 1570-1640*. University of Carolina Press.