

MARIANO ARDASH BONIALIAN, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio en el imperio español (1680-1784), la centralidad de lo marginal*, México, El Colegio de México-Colegio Internacional de Graduados entre Espacios, 2012, 490 pp.

Los estudios sobre la puerta colonial hacia el Pacífico constituyeron tanto en España como entre nosotros una especie de curiosidad hasta fecha relativamente cercana, como ejemplifica el hecho de que el minucioso trabajo de Stuart Lytle Schurz sobre el Galeón de Manila (1939) permaneciera durante muchos años (hasta 1992) sin traducir al castellano. Había acá y allá artículos sobre contactos comerciales con Asia, sobre presencias migratorias, sobre influencias artísticas, y poco más, a pesar de que las fuentes son bastante locuaces y abundan en llamadas de atención sobre el tema. Es una señal más del interés exclusivamente eurocentrado que solía tener la investigación americanista.

La cosa ha ido cambiando lentamente: ya es nutrida la lista bibliográfica sobre las relaciones entre la América colonial y Asia, tanto en la esfera hispana como en la referente a la Nao da Índia brasileña. Ello se debe a la evolución de los estudios históricos, que cuentan con mayor número de profesionales y mejores comunicaciones: lo que antes era reducido de algunos pocos interesados, a veces por razón de su origen étnico o por las aventuras de su vida, se ha ido afirmando como un campo con entidad propia. Al mismo tiempo, la academia no ha podido ignorar la presencia cada vez más importante de las potencias asiáticas en la economía y la geopolítica globales. Se ha venido difundiendo la idea de una centralidad de dichas potencias asiáticas en el sistema-mundo anterior a la muy breve hegemonía europea iniciada a fines del siglo XVIII. Estos conceptos fueron expuestos detalladamente desde la década de 1990 por Andre Gunder Frank y Kenneth Pomerantz y hoy los podemos encontrar hasta en la literatura popular, en libros de texto y en la prensa y las conversaciones. Prueba de su vitalidad es que han hallado también sus contradictores, que planean reformular desde nuevas trincheras el relato hegeliano sobre la historia del mundo como historia de Occidente.

Tal es el contexto general del libro que comento, cuyo mérito principal, como sucede con los trabajos importantes, consiste en haber relacionado campos del saber hasta ahora discretos. Faltaba, creo, quien ubicara la historia de los lazos pacíficos de la América colonial en el marco de las nuevas interpretaciones del momento asiático del sistema-mundo, y dicha ausencia se relaciona con otra más general: la de un interés en América Latina por la historia mundial. Véase cómo hemos citado mucho pero usado poco la obra de Wallerstein y menos todavía la amplia literatura que posteriormente apareció siguiendo su huella. Rompe Mariano Ardash Bonialian la regla y sistemáticamente pone en relación la historia económica colonial con la de las economías-mundo de Asia Oriental. Con ello realiza otra conexión que faltaba también en la literatura, como desde el principio nos dice (p. 14): entre el tráfico pacífico de la Nueva España y el del virreinato del Perú.

El medio académico en que concibió el libro fue El Colegio de México, con su biblioteca, sus acervos y el personal que en él trabaja o que está a su alrededor; centralmente, la figura de Marcello Carmagnani. A ellos van los agradecimientos tópicos y desde aquella base el autor recorrió cantidad de archivos y bibliotecas en América y España para recuperar una cantidad muy respetable de fuentes de primera mano, que constituyen su material de apoyo principal: plétora de informes, pedidos, quejas, inventarios, reflexiones de funcionarios españoles o criollos. El material documental invade el libro en forma de citas textuales abundantes, que a veces se refugian en las notas a pie de página y nos persiguen hasta el final en unos apéndices con listas de mercancías. Datos duros, cuya necesidad se recalca, destinados a captar una realidad que escapaba a las regulaciones jurídicas y a las teorías del imperio y por ende ha escapado a la investigación.

Tanto material se enmarca en la amplia bibliografía acumulada hasta ahora sobre el comercio atlántico y pacífico, que va desde los tratados mercantilistas, pasa por los clásicos Hamilton, Schurz, Chaunu, Borah, Yuste, Vera Valdés o Paz Soldán y llega a los trabajos generales más recientes, para reunir una lista muy nutrida que no sólo es citada sino también amplia y laboriosamente utilizada en la amalgamación. El resultado

es un cuadro original sobre un territorio que puede decirse el autor inventa, en el sentido de encontrarlo: el del Pacífico hispanoamericano que da título a la obra; un espacio geográfico e histórico propio, y con ello un campo de estudios que promete ser feraz para quienes continúen trabajándolo en su huella. Por ello, y muchas otras cosas, preveo que durante bastante tiempo el libro va a convertirse en una referencia obligada sobre variadas problemáticas.

Desde otras perspectivas podría enfocarse el espacio que Bonialian postula como el de las influencias artísticas, pero él se concentra en el perfil socioeconómico; más precisamente el mercantil (p. 449). Tema y territorio de análisis hasta ahora habían sido fraccionados analíticamente entre quienes se dedicaron a estudiar el tráfico asiático de la Nueva España y quienes analizaron el comercio entre Nueva España y el Perú. No se niegan “razones acertadas” a este recorte analítico, pero se argumenta, con razón, que una visión de conjunto de “todo” el Pacífico hispanoamericano permite entender fenómenos hasta ahora descuidados (p. 15). Del mismo modo, se nos señala que es mucho lo que se aprende al relacionar este tráfico con el del Atlántico, que fue objeto principal de las atenciones imperiales y foco de los ideólogos primero y de los historiadores del comercio colonial después; al prestar poca atención al Pacífico hispanoamericano como un todo, tuvieron unos y otros una imagen incompleta de las políticas imperiales, de las estrategias criollas y del comercio ecuménico mismo.

La cantidad de detalles que el autor pone en movimiento hace peligrar todo intento de resumen, pero viene en auxilio una cuidadosa arquitectura, que queda minuciosamente explicada en la introducción (pp. 18-24); los títulos de los extensos capítulos son bien explícitos y cada uno cuenta con un resumen de los temas al comienzo, con apartados y subapartados, que como son largos tienen al final cuidadosas recapitulaciones. Las conclusiones son igualmente recapitulatorias. Todo ello facilita mucho una reseña de contenido y tienta al lector ocioso a quedarse con las páginas iniciales y los índices, que ya dejan claro lo que va a probarse extensamente. Tal estrategia, útil para una antología, dejaría perder, sin embargo, montones de enseñanzas sobre la prodigiosa vida de ese comercio y las

lógicas que lo dominaban, sobre las prácticas, mentalidades y tendencias, hasta sobre las particularidades personales de sus principales defensores y críticos. Sobre la vida criolla colonial en conjunto. No hay, es una lástima, índice analítico, y un libro tan denso lo necesita.

El libro empieza (pp. 29-52) por describir desde lo global de los circuitos mercantiles centrados en la América española: el sistema de flotas y galeones, los navíos de registro, el Galeón de Acapulco y el mucho menos mentado tráfico Perú-Cantón por medio de barcos franceses. En un segundo apartado, más corto, se explican los procesos por los cuales la plata americana tenía a China como destino final. Nada nuevo: en observaciones de críticos de la época y en muy recientes estudios hallamos descripciones, análisis, recuentos y estadísticas, pero aquí el autor considera útil resumir el tema, comparar cifras y ofrecer porcentajes, cuadros, gráficas, listados, mapas geográficos y conceptuales para introducirse en este arduo tema de la producción y los flujos mundiales de plata entre Perú y Nueva España, Europa, Japón y China. Todo ello en beneficio de la reinterpretación que nos propone contra la “tan vapuleada visión eurocentrista” (p. 34) que veía el tráfico en el Pacífico como una extensión del tráfico atlántico. En esta nueva historia que surge se van a privilegiar los agentes americanos de todo aquel mundo comercial asomado al otro océano.

Para hacerlo, pasa a describir en el primer capítulo la política comercial española; su carácter monopólico y receloso, que es comentario tradicional desde hace siglos, se manifestaba de dos maneras: en relación con el Atlántico, un espacio dominado, bajo la forma de controles minuciosos muy conscientes del terreno, las gentes, las mercancías y los mecanismos; en cambio era el Pacífico para el imperio español un espacio lejano, desconocido y en manos de súbditos poco obedientes, quienes desde México, Lima o Manila manejaban operaciones que eran misteriosas para Madrid. Una “frontera pasiva” (p. 53) sobre la cual no tenía poder y ante la cual ejerció políticas que estaban en función del Atlántico: se trataba de impedir el tráfico entre México y Perú y de reducir al mínimo el papel del primero en el Pacífico. Los objetivos eran el beneficio de los intereses comerciales monopolistas basados en el sistema de flo-

tas y galeones, que debían tener la exclusividad del comercio americano, incluido el de productos asiáticos, y el control del flujo de la plata americana. El avance de la legislación respectiva queda expuesto meticulosamente, junto con las discusiones que se fueron dando. También las adaptaciones al cambiante ambiente geopolítico europeo, con las transformaciones que significó la llegada de los Borbones y los proyectos propuestos, incluidos los de compañías de comercio, que se harían realidad con la Compañía de Filipinas (1785). Termina con esto la primera parte del libro.

La segunda parte se ocupa de los detalles del comercio americano, “el Pacífico *real*, que tan diferente se presentará a la imagen que podría desprenderse de cédulas y bandos emitidos desde España” (p. 145). Un “*Pacífico indiano*”, un “lago indiano” define, y rechaza con ello (p. 150) la denominación “*Spanish lake*” que imaginaron autores previos, y que habría existido en todo caso durante el siglo XVI, no después. También rechaza la idea de un dominio extranjero de sus rutas: este dominio se dio en el Atlántico, pero en el Pacífico los ingleses, holandeses y franceses tuvieron fines no de conquista y mucho menos de colonización sino “de acoso meramente coyuntural, esporádico” (p. 146), con algunas expediciones mercantiles y hasta militares que alcanzaron su pico mayor en la toma inglesa de Filipinas (1762). Poco caso hace de las incursiones rusas en el siglo XVIII (pp. 149 y 410 nota), y aquí pondría alguna objeción: durante un momento, aunque posterior al que el libro examina, Rusia tuvo un papel comercial importante en aguas del Pacífico, en el interregno entre el dominio colonial y la invasión comercial anglonorteamericana; ya hay una amplia bibliografía sobre el tema.

El punto principal es, sin embargo, que ni la política oficial ni la acción extranjera afectaron el protagonismo en el Pacífico ejercido por los grandes comerciantes de la ciudad de México y de Perú, los cuales llegaron a organizar la defensa de las costas contra los piratas extranjeros con una amplia cobertura de barcos y hombres (p. 150) y pusieron en relación las crecientes economías regionales de América y la gran economía asiática. La mayor parte de estas actividades, sin embargo, se ejerció clandestinamente, al amparo de la corrupción, el fraude y el

contrabando, y por lo tanto al margen de los documentos. Los puertos implicados fueron los de Nueva España, los de Sonsonate y Realejo en Centroamérica, los de Paíta, Arica, Trujillo, Piura y el Callao, por nombrar algunos, en el área andina; y el hinterland de cada uno de ellos; es decir, fue un territorio muy extenso, integrado mediante redes y asociaciones de comerciantes a través de los circuitos del Galeón de Manila, del comercio triangular francés entre Saint-Malo, Perú y Cantón (1675-1720) y del comercio Nueva España-Perú.

Sobre el Galeón de Manila se tratan en un generoso apartado (pp. 173-227) tres puntos: el comercio mismo y la inestabilidad que provocó sobre el circuito atlántico y las ferias con él relacionadas; la disputa entre los comerciantes criollos y los españoles por la comercialización de las sedas chinas en Nueva España, y en tercer lugar nada menos que las cantidades de plata americana (novohispana y peruana) llevadas a Filipinas, un tema que desborda con mucho la historia mexicana. Sobre el comercio del Perú con Oriente (pp. 228-258) muestra que ha sido objeto de algunos estudios que han subrayado el protagonismo francés. En cambio, él prefiere llamarlo “flujo ilícito oriental franco-peruano” (p. 152) para acentuar las actividades criollas, descritas en el detalle de nombres y apellidos, prácticas de corrupción, capitales, medios y mecanismos, cantidades, productos, nombres de barcos, relación con otras actividades económicas de los virreinos, con la élite filipina, con los rivales peninsulares, con las autoridades, con los navíos ingleses de permiso, con los burgueses de Saint-Malo. Parece que estuvimos conversando un rato de negocios con aquellos comerciantes criollos.

Es un capítulo entero, el tercero, que se ocupa del comercio desde Nueva España al Perú, un “rompecabezas” (p. 262) reconstruido en abundantes páginas (259-365), especialmente dotadas de mapas y esquemas. Este capítulo constituye, en términos de extensión, ubicación en el libro y afán explicatorio, el núcleo de la argumentación del libro. Contiene una amplia introducción y tres grandes apartados, con divisiones y subdivisiones, cuyo resumen figura en la página 272: el que trata del flujo desde Perú hacia Nueva España, que movilizaba plata, vino y aceite, cacao guayaquileño y azogue hacia Centroamérica y Acapulco; el de los bienes que desde España se exportaban

hacia el Perú: no sólo asiáticos, pues había también una amplia gama de productos europeos y regionales; y por fin los actores implicados en este tráfico y los efectos que tuvo sobre las ferias de Portobelo, las cuales mostraron su fracaso y desaparecieron después de 1739. En gran parte informal, el “complejo y desconocido mundo” (p. 266) del comercio pacífico intercolonial fue muy extenso y ramificado, movilizó grandes cantidades de mercancías y capitales, implicó compleja negociación y articulación entre élites criollas, suscitó inútiles iras imperiales e influyó sobre las otras rutas: las flotas novohispanas, el Galeón de Manila, el Galeón de Panamá y las rutas comerciales internas; es decir, sobre toda la estructura del comercio imperial.

Vistos estos tres universos, el cuarto capítulo de la segunda parte, último del libro, versa sobre el comercio asiático en tiempos del “libre comercio”; las comillas están para poner en duda que fuera tal y no un recurso monopolístico más. El capítulo, sugiere, también podría haberse llamado “España y el Pacífico” (pp. 368-369) porque desde 1739, comienzo de una guerra más entre España y Gran Bretaña, y 1785, año de creación de la Compañía de Filipinas, dicho océano fue perdiendo su carácter de “lago indiano”. Dejó de ser una frontera imperial olvidada y en él incursionaron cada vez más los comerciantes españoles: primero con navíos informales desde Perú a Manila, luego con compañías comerciales instaladas en Filipinas. Ello desencadenó un juego de rivalidades entre sus intereses y los de México y Perú. Las etapas de su análisis son también aquí tres: la declinación del comercio interpacífico indiano y sus razones, las transformaciones provocadas por las reformas borbónicas y en tercer lugar la coyuntura de los años 1779-1784, de guerra entre España y Gran Bretaña, años de intenso comercio en el Pacífico, autorizado por la Corona dado el estado de guerra. Después de la guerra, las reformas continuaron con el establecimiento de la Compañía de Filipinas (1785), con la cual “España alcanzó su sueño de monopolizar gran parte del comercio entre España, Filipinas, México y Perú” (p. 18) y “el galeón de Manila viviría sus últimas décadas en un estado de postración y crisis” (p. 409).

Ya dije que las conclusiones ofrecen una recapitulación más del argumento del libro. Entre sus líneas, sin embargo, se

esconde una afirmación muy importante, pero cautelosa y que tendría que haber recibido mayor interés: el tráfico descrito en el libro insertó la región del Pacífico en la economía-mundo, al contribuir a la monetización de los mercados internos de China e India y al consumo masivo en América de seda y algodón asiáticos; con ello fue “quizás el único eje de alcance transcontinental que no requirió la mediación de los europeos”, sino que se convirtió en una contribución puramente americana (p. 453). Esta afirmación preciosa, respaldada por los densos capítulos que le preceden, viene a reavivar el interés y uno hubiera querido que se ahondara en estas consideraciones. Es como una alerta de un arzobispo andaluz que a través de Bernal llega a una nota a pie de página: el comercio pacífico podría incubar entre los americanos ideas de una independencia política a favor de la independencia económica (p. 108 nota).

Quizás el autor recoja esto y continúe en obras posteriores, pero en todo caso está reafirmando que lo suyo está muy lejos de las filosofías de la historia, que es un tratamiento analítico y, como su lenguaje, se muestra sobrio, mesurado, cauteloso, incluso en los agradecimientos a los autores con los que mantuvo conversaciones, lo cual contrasta con lo que parecen recuentos biográficos de muchas introducciones; el estilo pseudoborgeano de la academia argentina ni aparece. Hasta uno pediría más color local, del que seguramente están repletos los documentos de archivo en los que abrevó. El uso abundante de éstos, valiosísimo recurso al que no todos tenemos acceso, y de tratadistas económicos contrasta con la escasa utilización de otras fuentes como son los viajeros. Aun del indispensable Gemelli Careri, al que repetidamente llama “Carreri”, y que aparece citado de segunda mano. Uno sospecharía que ciertos espejismos que producen los archivos hayan borroneado a ratos la aguda visión del autor.

Cantidad de otros puntos quedan fuera de este resumen: atrincherado en su sólido control de los documentos coloniales, en numerosas páginas Bonialian pone en cuestión muchas afirmaciones de historiadores previos, realiza pequeños pero sustanciales recuentos historiográficos y continuamente hace preguntas y las responde. He anotado mucho para mí: el esquema del libro y también lo del arzobispo andaluz, la preciosa

observación final, información sobre armenios y moros en el tráfico sevillano... Aconsejo a los interesados en datos duros y en un nuevo panorama del sistema-mundo que acudan al libro, porque estoy convencido de que es un libro importante, útil mucho más allá del territorio que abarca y útil para quienes busquemos trazar una historia no eurocéntrica de América.

HERNÁN G. H. TABOADA
Universidad Nacional Autónoma de México

DAVID GORDON WHITE, *The Yoga Sutra of Patanjali. A Biography*, Princeton, Princeton University Press, 2014, 273 pp.

En formato de libro de bolsillo, *The Yoga Sutra of Patanjali. A Biography* es una manera de mostrar la historia de un título paradigmático de la filosofía y la religión hindú. En primera instancia, hablar de la “biografía” de un texto puede resultar sin duda extraño, pero justamente eso es lo que ofrece el libro de David G. White. En otras palabras: la finalidad de este libro no es examinar los contenidos de la legendaria obra del autor indio Patanjali, sino rastrear y reflexionar en torno de los devenires del texto, desde su concepción hasta su recepción en la época contemporánea. El volumen forma parte de la interesante serie preparada por la prensa de la Universidad de Princeton denominada *Lives of Great Religious Books*, la cual ha publicado ya una docena de títulos.

Ya antes David White había colaborado con esta casa editorial, específicamente en la serie *Princeton Readings in Religion*, en la cual editó los volúmenes *Tantra in Practice* (2000) y *Yoga in Practice* (2011), ambas lecturas fundamentales para los especialistas. Aunque más reconocido en el ámbito de los estudios de *hatha-yoga*, alquimia y tantra, White emprende esta labor con seriedad y erudición innegables. A lo largo de trece capítulos nos ofrece la vida y el alcance del *Yoga Sutra*. El autor comienza por situarnos en el contexto moderno ante una incógnita: ¿cómo se relaciona la cultura de las posturas de yoga con la celebridad del *Yoga Sutra* de Patanjali? De allí, hace un