

CAMBIOS EN LAS RELACIONES TRANSPACÍFICAS: DEL *HISPANIS MARE PACIFICUM* AL OCÉANO PACÍFICO COMO VÍA DE COMUNICACIÓN INTERNACIONAL

VERA VALDÉS LAKOWSKY

PARA EL LECTOR CONTEMPORÁNEO LA dimensión internacional del Océano Pacífico como vía de comunicación marítima resulta obvia y simple. Empero, no siempre fue así. Históricamente el Océano Pacífico pasa por diversas etapas, desde la perspectiva del completo desconocimiento de su existencia, pasando por la denominación de *Mar del Sur Hispanis Mare Pacificum* otorgada en el siglo XVI —misma que lo convierte prácticamente en privilegio exclusivo del Imperio Español— hasta adquirir su carácter de vía de comunicación propiamente internacional a partir de mediados del siglo XVIII.

El conocimiento de los cambios históricos señalados ha sido posible al investigar los pormenores del intercambio de plata y la actividad mercantil desplegada por la expansión europea. De hecho las relaciones transpacíficas cobrarán importancia a partir de dicha expansión, principiando con la vinculación entre América y Asia, para continuar como hasta hoy, formando parte del conjunto de relaciones económicas internacionales.

El problema de la *Terra Australis Incógnita*

La existencia del Océano Pacífico no fue conocida por el mundo europeo sino hasta el siglo XVI, debido a la diversidad de interpretaciones mitológicas acerca de la forma de la tierra y a la limitante técnica preexistente a los viajes de descubrimiento encabezados por portugueses y españoles. La antigüedad griega

consideraba que había corrientes de agua que conectaban las tierras en torno al Mediterráneo. Ptolomeo creyó que más allá del Océano Índico había tierra a la que llamó *Terra Australis Incógnita*¹ El mapamundi que elaboró en su *Geografía* (130 d.C.) representó al Imperio Romano y los países adyacentes, fuera de esos límites concibió precisamente como *terra incógnita* a un vasto continente que unía África y China. El Océano Índico se convertiría así en un mar interior. Además, declaró que los Mares del Sur no eran navegables por causa del calor.

Por el lado asiático, si bien era conocida la existencia de mares más allá de sus costas, se carece de documentación que informe sobre el conocimiento de la dimensión oceánica del Pacífico. Si acaso existen descripciones aisladas que aluden a viajes efectuados a sitios remotos como *Fu-sang*, descrito en el libro *Shi zhou Ji* y que podría corresponder a las costas de Acapulco.²

Más adelante, la información de la existencia de mares más allá de la China se obtuvo de las caravanas de mercaderes que viajaron hasta el Asia gracias a la *Pax Mongólica* en el siglo XIII, y no tanto porque vieran sus costas sino por la referencias que escucharon sobre islas tributarias que estaban más allá de tierra firme. Marco Polo dio noticia más exacta de la existencia de aguas al este de Cambaluc (Pekín) al mencionar las islas de Chipangu (Japón).

Estas noticias, aunadas al desarrollo económico precapitalista, fomentaron en los europeos la idea de alcanzar el Asia navegando en sentido contrario por el Atlántico. Vencida la superstición sobre la tenebrosidad de sus aguas, finalmente y como es sabido, se toparon con el continente americano en 1492. El viaje realizado por Vasco Núñez de Balboa (1475-1517) a través del Istmo de Panamá el 10. de septiembre de 1513 le llevó a descubrir un vasto océano al que llamó *Mar del Sur*, y al que después Magallanes (1480-1521) denominará, en 1519, *Océano Pacífico*, otorgándole por fin, existencia histórica.

¹ A.E. Nordenskiöld. *Periplus. An essay of the early history of charts and sailing directions* 1897. p. 184.

² Yung-hua King. "Sobre Fu-Sang (quizá México) en el Libro Shi-Zhou Ji" en *Estudios Orientales*, vol. VIII, Núm. 1 (21), pp. 42-51.

A partir del viaje de Magallanes se iniciaron expediciones para llegar al este de Asia a través del Pacífico. Destacan los viajes de circunnavegación efectuados por exploradores de diferentes nacionalidades, entre ellos el propio Magallanes y Elcano en 1519-1522; Francis Drake, 1577-1580; Thomas Cavendish, 1586-1588; Olivier Van Noort, 1598-1601; Joris Spielbergen, 1614-1617; Wilhelm Corneliszoon y Jacob Maesse, 1615-1617; John Cooke, Ambroce Cowley y William Dampier, 1683-1691; Woodes Rogers y Stephen Courtney, 1708-1711; John Clipperton, 1719-1722 y George Suelvocke, 1719-1722; entre otros.³

De esa manera el interés europeo por el Pacífico fue en aumento. El trasfondo de la expansión europea pronto redundaría en la formación de un nuevo ordenamiento mundial, su instrumento sería la plata y su pretexto la adquisición de seda, especias y porcelana. El sistema capitalista en ciernes halló en dichos elementos signos exteriores que, por el lujo implícito y la apariencia de riqueza que emana de la plata, encubrieron de momento su verdadera dimensión creando mitos y concepciones deformadas sobre el continente asiático y sus productos.

Los viajes transpacíficos estuvieron revestidos de un sentido de lo fantástico, tal vez porque la mentalidad popular acepta más lo que aparece en primera instancia, antes que reflexionar sobre el por qué de los hechos.

El por qué del *Mar del Sur Hispanis Mare Pacificum*

Magallanes exploró la India en 1505 y las Molucas en 1511-1512 bajo el auspicio de la corona portuguesa. En 1514 entró al servicio de Carlos V, zarpando de España con 5 barcos el 20 de septiembre de 1519. Para el 6 de marzo de 1521 llegó a las

³ A. E. Nordenskiöld, *op. cit.* p. 187. También Luis Antonio de Bougainville, *Viaje alrededor del mundo por la fragata del rey La Boudense y la fusta la Estrella en 1767*, 68 y 69. En la Introducción al vol. 1 presenta una relación de los viajes de circunnavegación que le precedieron.

Islas Ladronas (Marianas); el 16 del mismo mes llegó a las Filipinas, a las que llamó San Lázaro, y luego a Cebú, pereciendo en abril del mismo año. Fue Elcano el que completó la circunnavegación del globo en 1522 y demostró la esfericidad de la tierra. Puede decirse que Magallanes fue el primer navegante que bajo bandera española cruzó el Pacífico y llegó a las Filipinas.

La circulación por el Pacífico se convirtió en privilegio exclusivo de los barcos de la corona española, a partir de la bula emitida por el Papa Alejandro VI el 4 de mayo de 1493, en la que la línea de demarcación iba de polo a polo, cien leguas al oeste de las Azores. Sin embargo, Juan II de Portugal se negó a aceptar el arbitrio y se entablaron nuevas negociaciones. El 7 de junio de 1494 se firmó el tratado de Tordesillas que situaba la línea divisoria 370 leguas al oeste de las Islas de Cabo Verde.

No pasaría mucho tiempo para que los conquistadores españoles radicados en América, buscando extender los beneficios de la conquista espiritual y material, apoyaran nuevas empresas de expansión al Pacífico. El propio Hernán Cortés, en una de sus Cartas de Relación de fecha 5 de octubre de 1524, hizo una petición análoga.⁴

Hacia 1525 parten Juan García Jofre y Andrés de Urdaneta rumbo a las Molucas y tras azaroso viaje fueron hechos prisioneros por los nativos. En 1528 Alvaro de Saavedra descubre las Carolinas y Papúa presionando para obtener el subsidio real. Sin embargo, las dificultades con los portugueses les llevan a firmar, en 1529, el tratado de Zaragoza, en el que Carlos V renuncia a las Molucas. Hacia 1537 Andrés de Urdaneta, sobreviviente de la expedición de Loaisa, informó al rey sobre las condiciones de las Molucas. En 1540 se firmó el tratado de Titipitío en el que el virrey de Mendoza y Pedro de Alvarado acuerdan enviar a Ruy López de Villalobos para dirigir una expedición a dichas Islas. Zarpó en 1542 acompañado del contador Guido de Lavezares y el franciscano Cosme de Torres,

⁴ Hernán Cortés. *Cartas de Relación*. 5 de octubre de 1524. Citado por L. Knauth. *Confrontación transpacífica. El Japón y el Nuevo Mundo Hispánico. 1524-1639*, p. 143-144.

logrando desembarcar en Mindanao. Impuso a las otras Islas San Lázaro el nombre de Filipinas en honor a Felipe II.

Hacia 1564 la corona española decide colonizar las Filipinas. El virrey Luis de Velasco (1510-1572) comisionó a Miguel López de Legazpi y a Andrés de Urdaneta —sobreviviente del viaje efectuado por García Jofre. El galeón *San Felipe* zarpó del Puerto de Navidad en México y los llevaría a través del Pacífico. Las instrucciones dadas por el Virrey de Velasco precisaban buen trato a los asiáticos y en particular a los japoneses.—⁵

En junio de 1565 Andrés de Urdaneta estableció el tornaviaje de Manila a Acapulco con el galeón *San Pablo*, acompañado del pataché *San Lucas*. El Galeón *San Pablo* trajo a la Nueva España mercaderías por un valor de 25 000 pesos consignados a comerciantes privados.⁶ Los viajes anuales traerían a territorio novohispano, en primer lugar tejidos de seda, en segundo canela y en tercero porcelana y artesanías asiáticas múltiples como espejos y muebles laqueados entre otros.⁷ En el tornaviaje la Nueva España enviaría reales de plata en su forma acuñada de moneda macuquina y, a partir de 1732, monedas del cuño columnario.

El Pacífico también fue explorado por colonizadores españoles radicados en el Perú. Antonio de Morga refiere

Por abril del año de mil quinientos y noventa y cinco salió del Calleo, Lima, en el Pirú el adelantado Alvaro de Mendaña de Neira, a la poblazone de las islas de Salomón; que las que muchos años antes había descubierto en el Mar del Sur y puéstole por nombre a la más grande Isla de San Cristóbal. Llenó 4 navíos, dos grandes, capitana y almiranta y una fragata y una galeota con cuatrocientos hombres todos y a su mujer doña Ysabel Barrero y tres cuñados. Descubrió en el viaje otras islas en que no se detuvo y no aceptando con los de su descubrimiento (habiéndose derrotado la almiranta que no pareció) surgió con los demás nabíos en isla de negros junto a la Nueva Guinea, a que puso por nombre Santa Cruz; y a la que pobló con poco gusto de su gente. Murió allí el adelantado, despobló por enfermedades y necesidad; y embarcó gente que le quedaba en su capitana y fragata y galeota y navegando la buelta de las Filipinas, se

⁵ *Ibidem.*, p. 143-144.

⁶ William Lyttle Schurz. *The Manilla Galleon*, p. 10.

⁷ Antonio de Morga. *Sucesos de las Islas Filipinas*, p. 149-150.

desapareció la fragata y la galeota por otra buelta y otro viaje. Entró en el río de Butuan y la isla de Mindanao, fue la capitana a Manila y muchas necesidades y trabajo; de donde, casada doña Ysabel Barreto con D. Francisco Catto, en su navío San Gerónimo, volvió a la Nueva España el año de 96.⁸

La figura de Alvaro de Mendaña (1549-1595) resulta de interés debido a la exploración que efectuó en el sur del Pacífico. Al parecer los peruanos vieron alentadas sus expediciones por los relatos de individuos que se referían a fabulosas riquezas existentes más allá del mar. Así las cosas, el 23 de septiembre de 1565 el gobernador del Perú, Lope García de Castro, envió una misiva al rey pidiendo autorización para que su sobrino, el referido Alvaro de Mendaña, pudiera iniciar una expedición que continuara las precedentes hechas por Juan de Illanes y Gómez de Solís, buscando las islas de la especiería. Se obtuvo la autorización y Mendaña zarpó por primera vez en 1567, tocando las Islas Salomón en la Melanesia, Santa Isabel, Guadalcanal y San Cristóbal. Retornó en 1568, pero por haber sufrido una tormenta en altamar se desvió a las costas de California y Santiago de Colima, para de ahí desplazarse hacia el Callao, en el sur. Como explicara Morga en 1595 inició un nuevo viaje del cual no pudo retornar. Las embarcaciones quedaron al mando de su esposa y del piloto mayor, Pedro Fernández de Quiroz, quienes se dirigieron a las Filipinas. Como Mendaña había tocado también Tuamotí —Tahití—, Fernández de Quiroz emprendió un nuevo viaje en 1605, acompañado de Luis Vaez de Torres y llegó a Australia. El retorno lo hace siguiendo la misma ruta de Mendoza, llegando a Acapulco en 1606.

Fernández de Quiroz pidió ayuda para colonizar las islas descubiertas. Escribió al propio Morga que si no se ocupaba Tahití, se corría el riesgo de perder su posesión

que por estar en paraje, que toman el medio del Pirú, Nueva España o esta tierra (Filipinas), podrían los ingleses, sabiéndolo, poblarlas y hazer mucho mal a este mar.⁹

⁸ H. Buse. *Los peruanos en Oceanía. Geografía y crónicas del Pacífico*, p. 364.

⁹ Antonio de Morga, *op. cit.*, p. 55.

Aunque la intuición de Fernández de Quiroz se haría realidad en el siglo XVIII, por lo pronto los mapas de la época reflejan que el Océano Pacífico se concebía como propiedad hispánica.

Asimismo, mapas del siglo XVII como los de Petrus Kae-rius Austard, R. Askelton (1614), el de Joannes Speed (1627) y el de Guillermo Blaqwed (1634) coinciden con la denominación de *Mar del Sur Hispanis Mare Pacificum*.

Sin embargo, el predominio español sobre el Pacífico siempre fue relativo, pues estuvo expuesto a ataques piráticos y a la ambición de las naciones europeas rivales, cuyos planes de actuación sobre el Pacífico trascenderían el control de sus aguas y buscarían un dominio mundial. Ya desde fechas tempranas como 1698, William Pattetson, fundador del Banco de Inglaterra, exploró el Istmo de Panamá e informó a Guillermo II sobre la necesidad de abrir un canal transocénico que haría de la nación que lo controlara el centro comercial del mundo. Textualmente lo refiere así

Quien posea el istmo, asegurará las llaves del universo capacitando a sus poseedores para dar leyes a ambos mares y para ser árbitros del comercio del mundo.¹⁰

Con posterioridad, en 1735, Charles Marie de la Condamine también estuvo a favor de la comunicación interocénica. En sucesivas ocasiones se consideró que el canal podría construirse en Panamá, Nicaragua o Tehuantepec. Humboldt apoyó la construcción en esta última región, en fecha tardía como 1803, bajo las mismas premisas de control del comercio universal que Patterson.

La situación física de la ciudad de México ofrece inestimables ventajas, considerándolas respecto al resto del mundo civilizado. Colocada en un istmo bañado por el Mar del Sur y el Océano Atlántico, parece destinada a ejercer un grande influjo en los sucesos políticos que agitan entrambos continentes. Un rey de España que residiese en la capital de México haría pasar sus órdenes en 5 semanas a la península de Europa y en 6 semanas al Asia, esto es a las Islas Filipinas.¹¹

¹⁰ Ernesto J. Castillero. *Historia de Panamá*, p. 105. También James Creassy. "A plan for getting a superior naval force", en *Hispanic American Historical Review*, 1933, p. 53.

¹¹ Alejandro de Humboldt. *Ensayo político*, p. 30.

La competitividad generada por las naciones europeas en el Pacífico llegó así al grado de concebir la posibilidad de una comunicación interoceánica desde 1698, lo cual lleva a inferir la formación de relaciones económicas a nivel mundial desde fecha temprana, lo cual fue factible a partir del alto porcentaje de plata en circulación —la plata novohispana ocuparía por su volumen un 66% dentro del total de la producción mundial.¹² De esta manera, el Océano Pacífico se convirtió en vía natural de comunicación, aunque para mediados del siglo XVIII principiaría a dejar de ser *Mar del Sur Hispanis Mare Pacificum*, merced a la navegación intensificada de otras naciones europeas.

El Océano Pacífico y la circulación de plata americana rumbo al este de Asia

Ciertamente, durante la etapa colonial el principal vehículo transpacífico fue la Nao de China o Galeón de Manila. En un principio el transporte de la plata era libre, pero después de 1593 se restringió a 250 000 pesos, o sea que el monto de las mercancías a traer no debería exceder de dicha cantidad, pudiendo llevar en el embarque de retorno el doble. En 1702 se aumentó el permiso a 300 000 pesos y 600 000 de retorno. En 1734 a 500 000 y un millón de pesos de retorno. En 1776 se incrementó hasta 750 000 en mercancías y 1 500 000 pesos de retorno.

La Corona fijó las cantidades del permiso con el objeto de evitar el fraude fiscal y limitar el ingreso de la seda asiática que entraba bajo diferentes clases de tejidos de dicho mate-

¹² Es justo señalar que es muy difícil precisar con exactitud la cantidad de plata producida en la Nueva España que llegaba al Asia, debido a que también el Perú aportaba lo suyo. Estando ambos centros productores del metal unidos bajo control virreinal, lo más lógico es que la plata americana circulara sin mayor distinción que la que le da la marca de la casa de moneda que la acuñaba. Fuentes especializadas indican que entre el siglo XVI y el XVIII, la Nueva España aportaba un 36% y el Perú un 64%. J. Bakewell. *Minería y sociedad en el México Colonial. Zacatecas 1546-1700*, p. 145. Apud, Earl J. Hamilton. *American treasure and the price revolution in Spain*. De cualquier modo, la plata americana contribuía aproximadamente en un 60% a la producción mundial de plata, entre 1821 y 1920. Véase Harper. *Encyclopedia of the modern world. A concise reference history from 1760 to the present*, p. 675.

rial en la Nueva España. Su fin era proteger también las manufacturas internas. Antonio de Morga explica el por qué de la restricción inicial.

Por averse engrásado tanto este trato que hazia daño y perjuicio a las mercaderías de España que se cargavan al Perú y la Nueva España y a los derechos reales, que por razón de ellos se sobran y averse acodiado los hombres de negocios de México y el Perú a tratar y contratar en las Filipinas, por mano de sus encomenderos y factores; de suerte que cesaba en la mayor parte el trato de España y embiavan la plata a las Filipinas para sus empleos que por aquella vía, cada año salía de los reynos de su Magestad a poder de infieles, se prohibié que no tratasen ni contratasen en las Filipinas, ningunas personas de la Nueva España ni el Perú, ni se llevasen las mercaderías de China a aquellas parres; y se dio licencia a los vezinos y estantes de las Filipinas para que ellos sólo puedan contratar dichas mercancías y cargarlas y embarcarlas y que las lleven o embiën con personas propias de las Islas, para que los que vengan; y que de lo procedido no se lleven en dineros a las Filipinas más de 500 000 pesos cada un año.¹³

Sin embargo, ni siquiera así se logró un control. Existen múltiples referencias que explican un flujo cada vez más amplio de plata al Asia por virtud de los comerciantes que intervenían en el comercio transpacífico y, por supuesto, están también las amplias referencias —que por ahora no tocaremos— acerca de la aceptación de la plata mexicana en la región.

El comercio novohispano-filipino, vía Pacífico, fue siempre tortuoso, debido a la exigencia de los propios comerciantes radicados en las Filipinas de obtener mayores cantidades de plata que les permitieran efectuar un trato ventajoso con los juncos chinos que llevaban las codiciadas mercaderías asiáticas. Se creó así un “estira y afloje” entre las disposiciones legales y la práctica mercantil. Mientras la legislación restringe, los comerciantes solicitan. Durante los debates sostenidos, la Corona siempre tuvo la preocupación de evitar la fuga de plata, siguiendo las premisas mercantilistas de la época, las cuales conllevaban la creencia de que evitando la extracción de

¹³ Guillermo Tardiff. *Historia general del comercio exterior mexicano*, vol. 1, p. 79.

los metales de un reino, éste sería más próspero, sobre todo porque así evitarían la riqueza de las naciones competidoras. El asunto llegó al grado de que con el afán de defender al comercio filipino se adujo que, si la plata mexicana llegaba a China, el nesgo que se corría era nulo, toda vez que dicha nación no se consideraba competidora y por las restricciones que imponía a los europeos, difícilmente éstos podrían extraer la plata de la región. Grau y Montfalcon, representando esta tendencia, en el *Extracto Historial del comercio entre Nueva España y Filipinas*, dice lo siguiente:

No se puede negar que se pierde —la plata— pero no se aprovecha de ella enemigo ninguno de esta Corona, porque va a pasar a la China, de donde jamás sale, como se tocó en el Dicho Memorial Número 72, ni allí es de perjuicio alguno, porque ni con la China tenemos guerra, ni los chinos ayudan a alguna otra nación que la tenga con nosotros.¹⁴

Sin embargo, Grau y Montfalcon no contempló que los extanjeros sí hacían uso de la plata americana, principiando porque a través de la relación establecida entre el imperio español y el turco, la plata llegaba hasta las fronteras de este último vía Aleppo y Basora al Golfo Pérsico y Egipto; y que el Banco de Amstetdam establecido en 1609 la irradiaba al norte de Europa llegando por el Báltico hasta Rusia.¹⁵

Años más tarde, en 1722, el comercio de Manila en auto-defensa explicó, previendo dicha circulación

Que es menos dañosa a la Corona de V.M. la saca de plata de estas islas a la Gran China que la que ejecutan los extranjeros con la plata que adquieren en Cádiz; y que los géneros de China no impiden el expendió en la Nueva España a los que se conducen de Cádiz.¹⁶

Lamentablemente para España, así era. La plata mexicana que circulaba en el este de Asia provenía tanto de la vía transpacífica como de Europa. Portugueses, holandeses e ingleses,

¹⁴ Antonio Alvarez de Abreu. *Extracto historial del comercio entre Filipinas y Nueva España*, vol. 1, p. 165-166.

¹⁵ *Ibidem.*, p. 165.

¹⁶ *Ibidem.*, p. 166.

entre otros, procurarían hacerse de ella y los reales de plata cobrarían así su dimensión como medio de cambio internacional.

Simultáneamente, los mercaderes europeos encontraron la forma de tomar la plata mexicana que llegaba vía Pacífico a Manila. Los portugueses se convinieron en intermediarios entre los manilenses, China y Japón. Establecidos en Macao desde 1557, sus naves comunicarían el este de Asia con la India y, por supuesto, con Europa vía Cabo de Buena Esperanza. Los de Manila siempre se quejaron de que los portugueses les vendían la seda china a mayor precio, pero terminaban pagando, sobre todo en épocas en que estos últimos dejaban de acudir. Según Charles Ralph Boxer, hubo mercaderes mexicanos que invenían sus caudales para comprar seda china a agentes comerciales portugueses establecidos en Manila y en Macao. Como la paga era en pesos mexicanos, el tráfico se sostendría por mucho tiempo y aunque la corona española no siempre estuvo de acuerdo con este comercio, porque se quebrantaba el monopolio establecido, nunca pudo impedirlo.¹⁷

La ruta comercial establecida por los portugueses les permitió establecer un comercio triangular entre Macao, los puertos japoneses de Yokoseura y Nagasaki y Manila, por lo menos hasra 1637, ya que después les estaría prohibido efectuar el comercio en el Japón. Curiosamente, una buena parte de la plata americana adquirida por los portugueses se destinó a la compra de esclavos negros en Africa.

Los portugueses continuaron establecidos en Macao, pero su importancia en el comercio del este de Asia fue en decremento debido a problemas organizativos y a las incursiones de holandeses e ingleses, poderosos competidores. Los primeros, a partir del establecimiento de la *Compañía Unida de Indias Orientales* en 1602, regularizan sus incursiones en Asia. Al principio efectuaron acciones piráticas sobre Manila, pero fueron rechazados. Después se establecen en Djakarta (Batavia) y, aunque en principio se crece de indicios acerca de si tuvieron una relación comercial directa con Manila debido a

¹⁷ Charles Ralph Boxer. *The great ship from Amacon*, p. 47

las restricciones legales españolas, es un hecho que a través del Banco de Amsterdam se abastecían de plata y la irradiaban a todo el mundo. Para 1700 enviaban 4 o 5 barcos a Rusia, ropas de seda y juguetes. A Noruega la proveían tanto de mercancías como de moneda. Para preservar el tráfico con Alemania cuidaron la libertad de Colonia y la navegación sobre el Rin. Por añadidura, tenían asentamientos americanos como Curazao, desde 1634-1635. En su caso, la doble entrada de monetario, tanto por el lado europeo como por el asiático, presupone una redistribución del mismo a nivel mundial.

En cuanto a los ingleses, puede decirse que son el grupo étnico que interfiere desde fecha tempranas la paz del *Mar del Sur Hispanis Mare Pacificum*. Baste recordar la actividad de Francis Drake y otros piratas. Más adelante se fundaría la *Compañía Inglesa de Indias Orientales* que, para 1609, obtuvo el privilegio exclusivo del comercio con Asia. En principio el acceso a Manila les estuvo vedado por disposición de la Corona, pero también encontraron el medio para violar las disposiciones efectuando acuerdos con ciertos comerciantes españoles, utilizando a la vez intermediarios, ya fueran portugueses o armenios. Thomas Bowrey, oficial de la Compañía da testimonio de ello.

Todavía no se resienten las vastas cantidades —de plata— que anualmente se envían de aquí para Inglaterra; grandes volúmenes se transportan y venden en muchos lugares al norte de la India, Persia, Arabia, China y los Mares del Sur, muy especialmente a Manila y las Islas Molucas, pertenecientes al rey de España, pero que son enviadas con los colores de los nacidos en Portugal y criados en la India. Ningún otro es admitido para el comercio libre y cuando los ingleses están sujetos especialmente a las mismas prohibiciones para comerciar que en las posesiones españolas en México y Perú, en América.¹⁸

La participación portuguesa, holandesa, inglesa y española en el comercio del este de Asia puede decirse es la que ostenta mayor peso, lo cual no quiere decir que el resto de las naciones europeas carecieran de interés en el asunto. Francisco I de Francia había permitido viajes de largo curso entre 1539

¹⁸ Serafin D. Quiason. *English country trade with the Philippines 1644-1765*, p. 69-93.

y 1543. En 1604 se otorgó la concesión para comerciar en ultramar a Gaspar Leroy y Flammand. En 1615 se funda la Unión de Comerciantes de Rouen. Para 1642 obtuvieron de Richelieu una patente para traficar. En 1664 se crea la *Compañía Francesa de Indias Orientales*, cuyo monopolio sería disuelto en 1769.

Por su parte Dinamarca había creado, bajo Christian IV, una compañía para comerciar con Asia desde 1612, pero las guerras que sostiene con Suecia le impiden desarrollarse. En 1698 creó la *Compañía de Ostende* con privilegio exclusivo y para 1780 se disuelve.

Suecia, a su vez, creó el 14 de junio de 1626 otra compañía con similar objetivo, pero sus guerras por lograr la hegemonía en el Báltico impidieron que prosperara. En 1727 un mercader de apellido Kóning solicitó establecer una Compañía para el comercio con Asia y el 14 de junio de 1731 se le confirmó la posibilidad de efectuar viajes a China. Prusia se incorporó tardíamente al juego comercial de Europa en Asia, pues sólo hasta después de 1751 envió navíos esporádicamente a China.¹⁹ Todas estas compañías circularon preferencialmente vía el Cabo de Buena Esperanza, pero su eslabón de enlace con la actividad transpacífica lo constituye el consumo de plata mexicana.

Así, durante los siglos XIV y XVII sólo la Nao de China, o Galeón de Manila, efectuaría plenamente una relación transpacífica regular, llevando la plata al este de Asia. Empero, los mecanismos de expansión europea harían factible la utilización de la plata producida en América a nivel mundial y tratarían en lo posible de obtenerla y abstenerse de ella tanto en el propio continente europeo como de Manila; al fin y al cabo era ahí adonde llegaba procedente de las costas de Acapulco.²⁰

¹⁹ El viajero M. de Guignes en sus *Voyages a Peking, Manille et L'île de France. Faits dans l'intervalle des années 1784-1801*, presenta un magnífico recuento y explicación del despliegue comercial de las naciones europeas en el este de Asia.

²⁰ Por lo común, la plata que llega en la Nao a Manila procede de Acapulco. Difícilmente la plata peruana llega por ese medio, puesto que desde fechas tempranas se marcaron restricciones a dicho comercio. En todo caso, se recibiría la que llegara por vía de Portobello a Madrid y de ahí al este de Asia por otras rutas.

El inicio de la pérdida del sentido hispánico del Pacífico

Pronto la situación cambiaría. Las reformas borbónicas llevaron al establecimiento del Régimen del Comercio Libre, que se inicia por Real Cédula del 16 de octubre de 1765, y el 28 de febrero de 1789 se concedió plenamente para la Nueva España. Asimismo, se formó la *Real Compañía de Filipinas* en 1784. El objetivo de su creación obedecía al deseo de ampliar la red comercial española a nivel mundial. Francisco Cabarrús, en su proyecto *La Unión del comercio de la América con el de el Asia por medio de las Philipinas*, invocó la posibilidad de fomentar la agricultura y la industria de las Islas, a fin de comerciar con estos artículos y evitar la fuga de plata. En su caso obtener ganancias desplazando a los intermediarios,

¿Qué daremos señores al Asia? La plata, pero se la daremos aunque, sobre rebaja, para asegurarnos de la preferencia siempre, por el precio que se la venden los europeos, recargada a un 40% desde que salió de nuestra América, en el día va esta plata a la Asia por ciento; rodeos que enriquecen a las Naciones intermediarias que la llevan. Apropiarnos de esta ganancia inmensa y segura me parece fácil y justo. Pero esta consideración que por ser de bulto ha presentado la primera y que por sí sola bastaría para empeñarnos en establecer factorías en el Asia es de mucha importancia, pero mayor si se coteja la situación de las demás naciones con la nuestra. Las más de ellas hacen un comercio pasivo con el Asia, adonde no llevan por lo regular sino plata. Nosotros lo haremos activo de dos o tres modos, llevando a la América géneros y frutos necesarios para tomar la plata; de forma que prescindiendo de la diferencia del premio de este metal ya apuntada, ellos la adquieren por una operación si no perjudicial por lo menos estéril, y nosotros por una fructífera y útil añadiremos, la plata, la grana, el añil y varios frutos de nuestra América.²¹

En el artículo XLIII de la Real Cédula de Erección de la Compañía, se planteó la coexistencia de ésta con el Galeón.

Permito igualmente que los vecinos de las islas que sigan por ahora el comercio con Nueva España en la Nao que cada año viene a Aca-pulco. Y prohibo severamente a la Compañía y sus Dependientes to-

²¹ María de Lourdes Díaz Trechuelo. *La Real Compañía de Filipinas*, p. 23.

mar el menor interés directo ni indirecto en la dicha Nao, de la que podrá solamente valerse, para que a su regreso éste le lleve la gran y frutos que convienen a sus negociaciones.²²

En esa forma, la Compañía no seguiría en principio el mismo derrotero que el galeón. Tocaría Manila, donde estableció una Junta de Gobierno hasta 1796 y, a partir de ese año, una Factoría; Canton, donde estableció una factoría entre 1785 y 1788; Calcuta, factoría en 1787; Veracruz, Caracas, Maracaibo, Lima, Buenos Aires, San Sebastián, Madrid, donde tuvo representantes desde su fundación. Debería zarpar siempre de Cádiz y no cruzar el Pacífico; empero, su radio de acción era prácticamente mundial. Para efectos de guerra, se afectaron las disposiciones en torno a la circulación del Pacífico. En Instrucción Reservada del 8 de diciembre de 1785 se comunicó que podría enviar los buques con efectos a Lima y Acapulco, y que los caudales correspondientes les serían retornados por Acapulco y Lima.

La apertura de las rutas marítimas concedida a la Compañía reforzó la circulación internacional de la plata mexicana, particularmente cuando el 23 de marzo de 1789 se aprueba el tráfico directo con la Costa de Cotomandel y cuando el 22 de marzo de 1790 se le concede que, con independencia de tocar Manila, pueda ir a Canton. En ese mismo año la Compañía pidió autorización para extraer plata de América con exención del pago de derechos reales, hasta por la cantidad de dos millones de pesos. Dicha cantidad la negociaría en Canton y la tomaría especialmente Lima y, si no pudiera completarla, la tomaría de otros puertos del Pacífico americano —se sobreentiende de la Nueva España—. Empero el permiso le fue negado. Prácticamente pocos barcos de la Compañía comerciaron en los puertos de la Nueva España. Uno de ellos fue la fragata *San Rafael*, alias *la Palas*, en 1801, la cual paró en San Blas por temporal, pero cuyo destino final era Lima²³ y la fragata *San Francisco Xavier*, alias *el Filipino*, que también llegó a San Blas y luego fue al Perú.

²² *Ibidem.*, p. 302.

²³ *Archivo General de la Nación*. Ramo de Filipinas, vol. 48, p. 1-10.

Sin embargo, el hecho de que la Compañía no haya enviado el grueso de sus buques a las costas mexicanas del Pacífico no fue impedimento para la utilización de plata pues, o bien le era enviada por Veracruz como se ha descrito, o se le remitían cantidades por medio de la Nao. Además, la Cédula del 12 de julio de 1803 estipuló en el artículo 38 que “también podría conducir en la nao, libre de derechos, la plata que tuviese reunida en la Nueva España.”²⁴

Al mismo tiempo, y con el objeto de facilitar las transacciones de la Compañía de Filipinas, se estipuló la apertura del puerto de Manila al comercio de las naciones asiáticas, prohibiéndose la introducción de mercancía europea; pero en instrucción reservada se dieron las bases para que “se disimule y tolere la introducción de dichos factores y pilotos europeos”,²⁵ con lo cual se dio carta abierta al comercio de los extranjeros en Manila.

Luego, el 15 de agosto de 1789, se dio plenamente la libertad comercial para las Filipinas, misma que entraría en vigor a partir del 1o. de noviembre de 1790. De esa manera, la corona española favorecería la intromisión de mercaderes extranjeros en su dominios, mismos que contribuirían a la pérdida del sentido hispánico del Pacífico. Su forma de actuación a partir de mediados del siglo XVIII principió a apartarse de las formas de comercio tradicionalmente monopólicas y paulatinamente los mercaderes privados aparecerían en escena.

Ya desde 1739 la expedición de George Anson al Pacífico, aunque aparentemente de origen bélico, representaba el interés de dichos comerciantes. En principio se formaron dos escuadrones, uno iría a Manila por el Cabo de Buena Esperanza y el otro reconocería las costas americanas del Pacífico. Así, Anson parte en el *Centurion* y en 1742, estando en aguas filipinas, logró interceptar el galeón Covadonga procedente de Acapulco. Se utilizó como guía un mapa español que tenía marcadas las diferentes islas del Pacífico y el cual se reprodujo

²⁴ M. L. Díaz Trechuelo, *op. cit.*, p. 122.

²⁵ *Ibidem.*, p. 343.

en la edición de sus memorias intitulada *A voyage around the world*.²⁶

Dicho viaje marca el inicio de la pérdida del sentido hispánico del Pacífico, debido a que la carta geográfica utilizada permite a otros viajeros británicos surcar las aguas del Pacífico con mayor precisión, gracias a las anotaciones efectuadas. Además, por lo que se trasluce de las propias memorias, se aportan datos muy bien documentados sobre la situación colonial de los puertos de América a los que se aproxima, así como una amplia descripción de los recursos naturales propios de los lugares explorados.

La aceptación del libro descrito en la sociedad inglesa de la época —aceptación de la cual existen amplias referencias— constituye junto con el resto de las anotaciones previas, al menos para el historiador, signo representativo de los intereses económicos de la burguesía en ascenso.

Tiempo después los propios ingleses tomarían Tahití (1767-1768) y Hawaii (1778), desplazando definitivamente a los españoles, a pesar de que en 1772 Diego Bonaechea zarpó de El Callao para dirigirse a Tahití en la fragata *Águila*, en uno de los últimos intentos por controlar las islas del Pacífico Sur. Retornó en 1774 comisionándose al capitán José de Andía y Varela para que fundara allí el establecimiento a nombre de Carlos III, pero murió y el proyecto fue abandonado.²⁷

La alarma ocasionada por la presencia inglesa no se hizo esperar al tenerse noticia de la toma de Tahití por Cook. En Carta Reservada se previno

Por seguras noticias sabe el apresto en el río de Londres de dos fragatas: nombradas la Resolución y la Descubierta que mandará el Capitán Cook con el pretexto de restituir a las Islas Otahití en el mar del sur al individuo que sacó de ellas en su anterior expedición, y con los fines a que parece se dirige ésta, son a examinar el rumbo de la

²⁶ Richard Benjamin Walter. *A voyage round the world in the years MDCXL, I, II, III, IV. By George Anson.*

²⁷ José Mariano Moziño. *Noticias de Nutka. An Account of Nootka Sound in 1792.* El título original de la obra era *Relato del Viaje hecho a la Isla de Awet por otro nombre Otahiti... en los años 1774 y 1775.* Joaquín de Sarriera, Barcelona, 1947, p. 92, contiene la información sobre la expedición de Bonaechea.

flota que esperamos reconocer bien las Islas de las Ladronas continuando desde la California; intentan el descubrimiento del famoso paso del noroeste para ganar a el que lo consiga; y aunque tan diversos objetos pudiera hacer dudosa la noticia, siendo preciso sin embargo, ir con suma vigilancia, porque la misma confusión con que se esparcen semejantes especies influye en la sospecha del intento de que alguno de ellos y correspondiendo a mi obligación de adelantar las precauciones a estas tentativas para que se procure inutilizar en la forma posible y sin que de la mana armada si no es por los medios de escasez de auxilios y otros que gobierna tan buena política, lo prevengo a usted así para su puntual cumplimiento y que si se verifica el arribo al Puerto de Acapulco alguna de las citadas fragatas examine Ud. sus intentos, instrucciones y órdenes que llevan.²⁸

Como puede advertirse se temía no sólo la actuación inglesa en el Pacífico Sur, sino también la toma de las costas al norte de la California.

El Océano Pacífico: Vía de comunicación internacional

No sólo los mercaderes británicos estuvieron interesados en la plata mexicana e irrumpieron en el Pacífico. Sus coterráneos establecidos en las colonias americanas, una vez que efectúan la ruptura con Inglaterra en 1783, buscaron la adquisición de té y mercaderías asiáticas para cuyo cambio requerían del preciado metal. De Salem y Boston enviaron navíos rumbo a China. En 1784 el primer barco americano llegó a Cantón.²⁹ También los rusos surcarían el Pacífico estableciéndose en Nootka con el fin de adquirir pieles de nutria y de ahí, como es conocido, descender hacia el sur por la costa de Pacífico americano.

Para 1815 el gobierno español ordenó la supresión de la Nao de China y, aunque el comercio entre Manila y los puertos mexicanos del Pacífico como San Blas y Acapulco continuó haciéndose en barcos de registro, es un hecho que su importancia disminuyó, tanto por la superioridad de las tran-

²⁸ *Ibidem.*, p. 92.

²⁹ Kenneth Latourette. *The history of the early relations between the United States and China 1784-1844*, p. 17.

sacciones de la Real Compañía de Filipinas como por el número cada vez mayor de extranjeros que llegan a las costas de México y a las del este de Asia para efectuar el comercio.

Fray Joaquín Martínez de Zúñiga, en su *Estadismo de las Islas Filipinas*, refiere que para 1800 los extranjeros llevaban la ventaja del régimen de comercio libre

El comercio de la Costa, Batavia y China se hace generalmente por extranjeros, pues los españoles sólo envían uno u otro barco a estos países. Desde que se estableció el comercio libre se creyó que abaratarían estos géneros, pero los extranjeros han sabido disponer que se queden en Manila algunos de ellos, que les sirven de factores; venden al precio que les acomoda y cuando no hallan compradores, toman plata a premio y dejan la carga a sus paisanos por cuyo medio logran vender al precio que se les antoje. La extracción que hacemos de estos reinos ascenderá a 3.000.000; uno para Nueva España, y dos para el consumo de las Islas. Lo más que produce esta tierra de efectos que se sacan para otras partes, importará un millón de pesos cada año, de donde se debe concluir que casi toda la plata que viene de Acapulco va a pasar a los extranjeros y que los españoles sólo trabajamos para los ingleses, holandeses y chinos.³⁰

Las transacciones con mercaderes de diversa nacionalidad fueron en aumento. A la vez, la Real Compañía de Filipinas estableció en 1818 una factoría en Coromandel y su principal giro consistió en la compra de tejidos de algodón, a su vez producidos por los ingleses en la India, o por lo menos bajo el control de los ingleses; como éstos artículos tuvieran un buen mercado en España y América se facilitó, a través de las transacciones con la Compañía, la adquisición de pesos mexicanos.

Por el lado americano, los Consulados de México, Guadalajara y Veracruz, que a la sazón funcionaban, confrontaron la intromisión de naves extranjeras, primordialmente inglesas. La presencia extranjera fue posible tanto por las circunstancias de guerra como por las medidas del comercio libre que se dictaron. En el caso del Pacífico, desde 1796 se había habilitado San Blas. La Real Orden del 18 de septiembre de 1803 había

³⁰ Joaquín Martínez de Zúñiga. *Estadismo de las Islas Filipinas o mis viajes por ese país por el Padre. Fr. J. Martínez de Zúñiga*. Agustino Calzado. Fragmento del capítulo XIII.

permitido el comercio recíproco con los puertos de Perú y Guatemala.³¹ Esta apertura atrajo a los mercaderes ingleses quienes, asentados en Jamaica, principiaron a introducir por vía de Panamá tejidos de algodón asiáticos. Al principio los cuerpos consulares establecieron un debate sobre si se debería aceptar este comercio o no, pero a la postre se llegó a darles plena cabida debido a la baratura de los géneros, a que podrían aportar recursos aduanales para el pauperizado erario mexicano y porque finalmente se llegaba a un acuerdo con los comerciantes privados de la Nueva España. Empero, como a principios del XIX todavía hubiera resistencia, las transacciones se hicieron a través de intermediarios o agentes españoles y mexicanos. En el Pedimento Fiscal a fin de evitar el contrabando y el comercio ilícito, con motivo de los preparativos de guerra entre España e Inglaterra, se menciona que para 1804 el bergantín *Intrépido* y la fragata *Especulación* procedentes de Panamá y el bergantín *Fernando Séptimo* procedente de Paita, Perú, habían traído textiles prohibidos a San Blas y que detrás de ellos estaba la figura del comerciante José Cacho.³²

Algunas de estas embarcaciones como el bergantín *Resolución*, al mando de su capitán José Díaz Galguete, iban con destino a la Alta California y a Kamchatka.³³ H. W. Bancroft informa que para 1810 los ingleses Isaac Todd y Racoon estaban en Monterrey, San Francisco y otros puertos en California. Entre 1811 y 1812 circularon barcos estadounidenses como el *Albatros*, *O' Cain*, *Isabella*, *Amthyst*, *Mercury* y llegó a haber enfrentamientos, como cuando las fragatas españolas *Flora* y *Tagle* lograron capturar al *Mercury*, tomando sus pieles y llevándolas a China.³⁴ Más aún, es posible que los comerciantes de San Blas al tener nexos con los comerciantes extranjeros hubieran protagonizado una relación internacional. Otro

³¹ "Dictámenes presentados al tribunal de cuentas, sobre que no se permitiera desembarcar en Tampico y Puertos del Pacífico géneros excluidos para América" en Luis Chávez Orozco. *El contrabando y el comercio exterior de México*, p. 25.

³² *Ibidem.*, p. 33.

³³ *Ibidem.*, p. 102-110.

³⁴ Hubert Howe Bancroft. *The works of... California vol. II. 1801-1824*, p. 267-268.

individuo que pudo estar involucrado en el comercio con los ingleses vía Panamá, pudo ser Manuel Isidro Romero, quien habiendo residido algún tiempo en la Ciudad de Guadalajara, falleció en Kingston, Jamaica.³⁵ Son múltiples las manifestaciones de casos particulares que están involucrados en las transacciones internacionales; entre ellas destaca la presencia del navío inglés *Conway*, al mando de Basil Hall en 1822. Éste había sido enviado por la corona británica para que efectuara un reconocimiento de las naciones americanas. Su viaje es muy importante puesto que llega justo al momento de gestarse los movimientos de independencia. En su diario intitulado *Extracts from a Journal written on the coasts of Chili, Peru and Mexico. In the years 1820, 1821 and 1822* escribe que fue recibido por representantes de Iturbide. De Acapulco pasó a San Blas y entre las descripciones del paisaje y de los recursos naturales mexicanos refiere que en dicho puerto encontró comerciantes españoles e ingleses que radicaban en Tepic y Guadalajara, los cuales estaban “ansiosos” por establecer —gracias al comercio libre— un trato comercial directo con Inglaterra. Así que Hall no perdió tiempo y en compañía de un capitán inglés, miembro de la *Compañía Inglesa de Indias Orientales* y un joven español procedente de Calcuta que habían venido con él, se dirigió a Tepic, adonde llegó el 31 de marzo de 1822. Ahí se entrevistaron con los mercaderes, quienes estaban dispuestos a enviar mercancías de inmediato³⁶ a cambio de artículos asiáticos e ingleses.

El 6 de mayo de ese año, el *Conway* embarcaba un millón y medio de pesos mexicanos. La mayor parte, refiere Hall, fue enviada por españoles y una pequeña cantidad por mexicanos. Entre los acuerdos establecidos con los comerciantes de Tepic estaba el que Hall tendría que comunicar a su gobierno que debía procurarse el establecimiento de tratados entre las dos naciones para asegurar las exportaciones.

Hall prosiguió su viaje y luego volvió a Londres. Las fuentes consultadas no han permitido averiguar los nombres de los

³⁵ *Gazetas de México*. 18 de abril de 1818, t. IX, Núm. 1252, p. 402.

³⁶ Basil Hall. *Extracts from a Journal written on the coasts of Chili, Peru and Mexico In the years 1820, 1821 and 1822*, p. 188, 189, 194-195 del vol. 2.

comerciantes mexicanos, ni si efectivamente los pesos de plata llegaron a Londres o a la India. Empero, la descripción de Hall es suficientemente lógica. Los comerciantes de Guadalajara deseaban proseguir el comercio de artículos ingleses como lo habían venido haciendo tiempo atrás por Panamá. Si en buena medida las importaciones inglesas se componían de tejidos de algodón asiático, resulta también clara la presencia de un representante de la Compañía de Indias Orientales.

Tiempo después, el 29 de noviembre de 1823, Basil Hall suscribió correspondencia sugiriendo nombrar un consul británico en San Blas.³⁷

Entretanto el comercio internacional experimentaba un gran crecimiento, particularmente en las costas del este de Asia. Para 1821 residían en Macao representantes holandeses como Bletterman, el español D.L. Calvo, el sueco Andrew L. Jungstedt, el consul prusiano Charles Magniac, los representantes británicos C. Palmer, Matheson, el consul americano Wilcocks, Thomas Dent, los ingleses James Matheson y William Jardine. En 1826 se agregan otros nombres más como el del español Yrisarri y Gabriel de Yuretagoyena. Además, hay que precisar que desde 1813 la Corona británica había autorizado el comercio en el este de Asia a mercaderes particulares, los cuales se sumaron a las operaciones de la Compañía y acabarían por despojarla de su monopolio.³⁸

Para 1826 llegaron a California varios navíos ingleses, presumiblemente al puerto de Monterrey. También Hugh McCulloch y William Edward, Paty Harnell, representantes de la firma John Begg y Co., establecida en Lima, quienes tendrían el propósito de fundar una casa comercial con el nombre de McCulloch and Hartnell —Macala y Arnel. Suscribieron un contrato con el gobierno el 10 de enero de 1823 y la casa que se funda finalmente quedó con el nombre de Águila —Eagle— propiciando con ello la llegada de más extranjeros.

³⁷ Gloria Grajales. *Guía de documentos para la historia de México en archivos ingleses. siglo XIX*. Public Record Office F.O. 501. ff. 120-122, 24 de noviembre de 1823. Hall a Joseph Planta.

³⁸ Hosea Ballou Morse. *The Chronicles of the East India Co.*, vol. 4, p. 6-14.

El viajero francés C. Combier y su socio Jean Camou, quienes llegaron a las costas mexicanas del Pacífico en 1828 a bordo del navío *Manuela*, pasaron a San Blas y Guaymas y de ahí a San Luis Potosí, entrevistándose con Ignacio Ybarra, al parecer comerciante de la región. Luego se dirigieron a Mazatlán desde donde envió una partida de fondos en un navío que iba a Lima, y que una vez llegados al Callao se trasladarían en una fragata inglesa que los llevaría a Europa.³⁹

Luego llegaron entre 1825 y 1828 embarcaciones como la *Solitud*, *Singapur*, *New Carmo*, *Brillante*, *Sucre*, *Tingmouth*, *Merape* y otras, procedentes del este de Asia.

La actividad de los comerciantes extranjeros en el este de Asia fue en aumento. Para 1829-1830 se habían fundado ya asociaciones entre las que destacan *Magniac Co.*, inglesa y la *Dent Co.*, norteamericana. De la primera surgiría otra asociación que fue la llamada *Jardine-Matheson* y la cual estaría —hasta hoy en día— ampliamente involucrada en el comercio transpacífico.

Para 1830 la casa *Barron, Forbes y Co.*, establecida en San Blas, hace las veces de intermediaria entre comerciantes mexicanos y los radicados en el este de Asia. El investigador John McMaster descubrió que Juan N. Machado, vecino de Mazatlán, envió a su madre, radicada en Filipinas, una caja de 1 000 pesos en el navío *Lancaster*. A finales de año, en su propio barco *Joven Dorotea*, buscó establecer una relación permanente con la *Jardine-Matheson*, para que girando fondos a Londres se le retornaran sedas, té y porcelana para revender en México. El barco circularía con bandera mexicana.⁴⁰

En 1831 José María Castaño se sumaría a las operaciones de Machado, quien era residente de Tepic. Por su parte, la casa *Barron Forbes* recibió reclamos de un comerciante de Manila, Agustín de la Fuente, quien reclama que Agustín de Itur-

³⁹ C. Combier. *Voyage au Golfe de Californie grands courants de la Mer. Courants généraux atmosphériques, usages de la vie maritime, tempêtes vers le pôle austral, Poissons et oiseaux de la mer. Description de la Sonora et de ses richesses minérales, de la basse Californie, ses volcans, ses produits, pêche des perles, la chaîne des cordillères, ses forêts, Nuits de la Zone Torride*, París, 1828-1831, p. 184.

⁴⁰ H. B. Morse, *op. cit.*, vol. 4, p. 327.

bide le debe 100 000 pesos por concepto de adeudo por la toma de la Conducta de Manila.⁴¹ En 1845 Alexander Forbes se estableció en China, convirtiéndose en un nuevo contacto transpacífico.

De acuerdo con lo anterior la plata mexicana continuaba al este de Asia a través de intermediarios del comercio internacional, ya fueran mexicanos, manilenses o extranjeros. La irrupción de un número cada vez más creciente de comerciantes privados en las transacciones de artículos asiáticos y plata mexicana se vio favorecida luego de 1834, año en el que se suprimen los privilegios exclusivos a la *Compañía Inglesa de Indias Orientales* para comerciar en Asia y a la *Real Compañía de Filipinas*. A partir de ese momento es mucho más difícil efectuar investigación sobre los pormenores de la relación transpacífica, toda vez que ahora son múltiples los sujetos que la efectúan. Si a dicha situación se aúna el avance tecnológico que incrementa la velocidad de las embarcaciones, obtendremos así que para los primeros treinta años del siglo XIX las relaciones transpacíficas se estrechan y el Pacífico, al adquirir un sentido cada vez más internacional, se convertiría en el escenario de un sistema económico —valga la redundancia— mundial.

⁴¹ John McMaster. "Aventuras asiáticas del peso mexicano" en *Historia Mexicana*, No. 31, 1959, p. 381.