

# LOS PUERTOS NOVOHISPANOS DURANTE LOS HABSBURGO: SU PAPEL EN LOS CIRCUITOS COMERCIALES MUNDIALES Y SUS EFECTOS EN LA ORGANIZACIÓN ESPACIAL.

Lourdes de Ita<sup>1</sup>

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

Desde los primeros registros historiográficos y de la navegación occidental, el Mediterráneo fue el “Gran Mar”; el “Yâm”<sup>2</sup> de los hebreos, el “Thalassa”<sup>3</sup> y “Pelagos”<sup>4</sup> de los griegos. Fue el corazón, el centro en torno al cual, diversas etnias y civilizaciones poblaron sus riberas y surcaron sus aguas con infinidad de mercancías, transportando noticias, costumbres y lenguas desde tierras lejanas. Este “mar de en medio de la Tierra” representó para esos pueblos diversos, el “Mare nostrum”, circunscrito por el sur de Europa, el oeste de Asia y el “Magreb”, resguardado por las columnas de Hércules, tras de las cuales, *no había más allá*. Desde la época clásica y hasta fines del siglo XV, el Mediterráneo fue el *pivote* geopolítico del mundo occidental.

Cuando el Estrecho de Gibraltar fue franqueado por los viajes que con vía occidente inauguró Colón, se supo que sí, que había otras tierras, que había otras gentes, que sí había más allá. Se tuvo por cierto que el “Mar Océano” también podía ser navegado.

La consciencia europea de la existencia de América, trajo consigo un cambio paulatino en cuanto al valor geopolítico de las zonas estratégicas medievales del Viejo Mundo. De las galeras y de los puertos del Mediterráneo, los ejes pivotaes de Europa se correrían hacia el occidente, ejerciendo los reinos de la Europa Atlántica, y en particular los de la Península Ibérica, el mayor peso en el nuevo escenario geográfico, económico y político.

---

<sup>1</sup> Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México.  
Profesora-Investigadora Titular  
loudeita@yahoo.com.mx

<sup>2</sup> Yâm: *Rumbo al mar, hacia el oeste, el oeste, el mar occidental*. Es interesante notar cómo todas estas acepciones se derivan de la localización geográfica de Palestina en relación al Mediterráneo, lo cual muestra la presencia cotidiana de este elemento en la vida del pueblo hebreo. DOUGLAS, J.D., y HILLIER, N., (Directores), *Nuevo Diccionario Bíblico*, Primera edición en castellano, Barcelona, Buenos Aires, La Paz, Quito, Ediciones Certeza, 1991, 1479 pp., (Traducido de la segunda edición inglesa de *The New Bible Dictionary*, 1982).

<sup>3</sup> תַּיָם: *El mar*. *Ibid.*

<sup>4</sup> ΠΕΛΑΓΟΣ: *El mar abierto, alta mar*. *Ibid.*

Otros reinos del oeste de Europa pronto se percatarían de su nueva ubicación relativa. y tratarían de aprovecharla. El historiador inglés George Trevelyan se refiere a esa época en la que Inglaterra pasa de ser sólo un apéndice del “ecumene” a encontrarse muy cerca del núcleo de la nueva actividad exploradora y marinera:

Comenta Trevelyan:

“Desde la antigua Alejandría, hasta los monasterios medievales, los cartógrafos situaban nuestra isla en la orilla noroccidental de todas las cosas”...“...pero después del descubrimiento de América y las rutas oceánicas,...Gran Bretaña se posicionaría en el centro del nuevo movimiento marítimo”.<sup>5</sup>

Los eventos de la última década del siglo XV, cambiaron la función del mar Océano. Juan Antonio Ortega y Medina,<sup>6</sup> asegura que fue en esa época cuando Inglaterra cambió drásticamente su actitud hacia el mar. De foso protector y aislante, de muralla y de frontera contra invasiones, ideas y enfermedades, el mar se convertiría en camino abierto para la expansión comercial para cualquier particular o “privateer” inglés que tuviera las embarcaciones apropiadas y conociera las artes de marear. A lo largo del siglo XVI, Inglaterra y Francia esgrimieron argumentos de inconformidad contra las bulas de Alejandro VI y el Tratado de Tordesillas, y los naturales de esos países se lanzaron hacia el Atlántico en una afanosa competencia por el conocimiento del Nuevo Continente, sus islas, estrechos, bahías y ensenadas, y por el dominio oceánico. Los Hugonotes franceses colaborarían con los nobles ingleses y la corte de Enrique VIII, compartiendo los conocimientos que con cada expedición obtenían del Atlántico americano y de las características hidrográficas de sus puertos naturales. De Londres, Bristol y Southampton saldrían decenas, centenares de barcos, propiedad de particulares y de los mismos Tudores, buscando “el Estrecho de los Ingleses”, el mítico “Pasaje del Noroeste” que el comerciante y estratega Robert Thorne concibió en su mente, pensando que debía existir para Inglaterra, de manera providencial, un camino directo por vía occidente para llegar al sureste asiático, ya que España y Portugal, tenían ya, cada uno su propia ruta. Robert Thorne, habiendo radicado en Sevilla por muchos años, animaba a Enrique VIII a emular a España y seguir su ejemplo en lo que él llamaba “el negocio del descubrimiento”.<sup>7</sup>

Las tensiones político-ideológicas entre España, Inglaterra, Francia y los Países Bajos se acrecentaron a lo largo de la época de los Tudores y de los Habsburgo. Los viajes ilegales de los nacionales de aquellos reinos se volvieron más frecuentes y utilitarios y miles de navegantes europeos de todos los estratos sociales, se lanzaron a los puntos principales de los circuitos comerciales iberoamericanos. La región del Circuncaribe, constituida por las cuencas del Golfo de México y la del Mar Caribe, cerrada al este por las Grandes y Pequeñas Antillas

---

<sup>5</sup> TREVELYAN, G.M., *A Shortened History of England*, Londres, Penguin Books, 1987, 603 pp., p. 14. (La primera edición es de 1942).

<sup>6</sup> ORTEGA Y MEDINA, J.A., *El Conflicto Anglo-Español por el Dominio Oceánico, Siglos XVI y XVII*, México.UNAM, 1980, 293 pp.

<sup>7</sup> HAKLUYT, R., *Voyages and Discoveries, The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, Extractos de la segunda edición de Hakluyt de las *Principal Navigations*, de 1598. Introducción y edición de Jack Beeching, Londres, Penguin, 1985, pp. 49-51.

y circunscrita al oeste y sur por Centroamérica y la costa norte de Sudamérica,<sup>8</sup> fue tan asediada por los ingleses de la época de Felipe II que llamaban familiarmente a la región como “la niña de los ojos del Rey de España.

Los ingleses y franceses condujeron las primeras exploraciones y el registro cartográfico de la costa oriental de Norteamérica apoyados por los hugonotes italianos Giovanni y Girolamo de Verrazano, quienes fueron seguidos por viajes como los de Gilbert, Grenville y Frobisher. Los frecuentes ataques a la costa de Centroamérica por Francis Drake, tuvieron eco en incursiones como las que Dudley, Parker Sherley y Watts hicieron en la región, y después de la segunda y tercera circunnavegación del globo -llevadas a cabo por Drake en 1577-1578 y por Cavendish, diez años después- las incursiones se dirigirían también al Mar del Sur, denominado por Magallanes como el Pacífico. Los ataques ingleses a la costa del Pacífico americano durante los siglos XVI y XVII, mostrarían la poca protección de los asentamientos costeros de esa cuenca, y darían la pauta a otros aventureros franceses y holandeses que también usufructuarían en esa región durante el XVII.

La extensión del Continente Americano es 80 veces mayor a la de España. Mide unos 42 millones de kilómetros cuadrados.<sup>9</sup> La inmensa longitud de la línea de costa del continente, que cuenta con innumerables bahías, esteros, rías, ensenadas y fondeaderos naturales, presentaba, para los enemigos de la España de los Habsburgo, una enorme cantidad de posibilidades de entrada al territorio americano, multiplicando así los puntos a defender.

Los puertos hispanoamericanos surgirían entonces, por las necesidades de avanzada de la metrópoli en un vastísimo continente, cuyo inmenso litoral no podría ser protegido a cabalidad -debido a sus dimensiones- únicamente por las técnicas tradicionales de fortificación.

La corona española debía entonces optar por seleccionar un número definido de asentamientos estratégicos en las costas y en las islas americanas, para ser escala, o entrada y salida de los diferentes convoyes de las Flotas de España. América, dice Ibáñez Montoya se transformaba así, en la nueva frontera europea occidental:

“Ciudad y frontera se establecen sobre el Nuevo Continente: toda la capacidad instrumental de *barrera* y de *camino* se integra desde su más elemental configuración...Primero es en la Isla La Española, luego en Veracruz, más tarde en Panamá donde se definen y construyen *puertas* y *accesos* de carácter territorial, manteniendo las constantes de precariedad o movilidad características de sus inicios y...lógicas...en la propia condición de *avanzada*. La ciudad así levantada se yergue como Muro y Límite sobre el espacio descubierto y es usada de nuevo para orientar y *afirmar* la apropiación sobre el recinto de lo Conocido...La primera experiencia de la nueva tierra se marca por una componente claramente costera que se derivará de una gran sensibilidad geográfica que permite seleccionar ensenadas, ríos y lomas y que dibuja en la crónica o en el espacio una imagen de vacío central defendido en sus márgenes, sintaxis entre el agua y la tierra.”<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> VON GRAFESTEIN J., *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, Competencia Imperial y Vínculos Intercoloniales*, Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos, México, UNAM, 1997, 378 pp, Serie Nuestra América, Núm. 46, pp. 21-40.

<sup>9</sup> El Continente en su porción más ancha mide aproximadamente 5000 kilómetros. En el Istmo Centroamericano, que es la parte más estrecha del Continente sólo tiene 80 kilómetros. *La Ciudad Hispanoamericana, el Sueño de un Orden*, Ministerio de Fomento/CEHOPU/CEDEX, Madrid, 1997, 303 pp., p. 25.

<sup>10</sup> IBÁÑEZ MONTOYA, J., “La Fortificación Como Soporte Urbano”, *Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas*, Actas del Seminario 1984, CEDEX-CEHOPU, Madrid, 1985, 364 pp., p. 282 .

Ciertamente, la selección de puntos geográficos de avanzada tiene una lógica muy coherente y requiere del conocimiento profundo del territorio. Esta selección de lugares estratégicos conformaría una especie de “sistema de puertos y ciudades” que funcionaría con gran efectividad y que, como bien lo dice Ibáñez, fungirá como barrera y camino. Dicho sistema, llegaría a tener una extensión inusitada, ya que el camino llegaría a unir Europa con Asia pero pasando justamente por ese sistema nodal americano.

Resulta interesante detenernos a pensar en los efectos que esta especie de sistema geocomercial pudo haber llegado a producir en la organización del territorio americano. Cuando Ibáñez se refiere al trazado en el espacio de “una imagen de vacío central defendido en sus márgenes”, es decir, en las costas, nos sugiere la idea de que esta es una percepción “de afuera para adentro”; probablemente en relación a la apropiación efectiva, a la asimilación del territorio por parte de la Corona española, pero en realidad no existía tal vacío. El análisis efectuado por Florescano y Moreno Toscano en relación a los patrones de asentamiento de los colonizadores españoles después de la conquista de México-Tenochtitlan, infiere que el imperio Mexica, constituyó la base, y proveyó la infraestructura urbana, demográfica y económica para la conformación del Virreinato de la Nueva España:

“En los primeros años de la colonización, la distribución de los (pobladores) españoles en el espacio de Nueva España y la organización del territorio, siguió el patrón prehispánico puesto que los colonos se asentaron en los centros y regiones de población indígena más densa, que eran lugares donde además la organización política, social y económica estaba más desarrollada y era por tanto más fácil captar los recursos de la población vencida...”<sup>11</sup>

Un proceso semejante pudo haber sucedido con el imperio Inca y la formación del Virreinato del Perú. Sabemos actualmente que tampoco había un vacío en lo referente a los conocimientos prehispánicos de navegación en América. En las costas de los territorios de lo que durante la Colonia fueron los dos virreinos, existía una práctica de navegación bastante activa que parece no haber sido únicamente de cabotaje.

María Rostworowski asienta que en las costas de lo que sería el Perú, durante la época prehispánica existieron las sociedades Yungas, que eran civilizaciones que tenían una estrecha relación con el mar, practicaban la pesca para el autoconsumo y el trueque y hacían sus propias embarcaciones, aptas para la navegación de cabotaje en el contexto de los vientos y las fuertes corrientes del Pacífico Sur.<sup>12</sup>

Para el México precortesiano puede aseverarse que entre los Mayas y los Mayas-Chontales de la Península de Yucatán y Belice, existía una navegación mucho más sofisticada de lo que anteriormente se suponía.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> A. MORENO TOSCANO, A. y FLORESCANO, E., *El Sector Externo y la Organización Espacial y Regional de México, 1521-1910*, Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, México, 1977, 61 pp. p. 14.

<sup>12</sup> ROSTWOROWSKI DE DIEZ CANSECO, M., “Navegación y cabotaje en el Perú prehispánico”, *Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas*, Actas del Seminario 1984, CEDEX-CEHOPU, Madrid, 1985, 364 pp., pp. 95-107;

<sup>13D</sup> ANDREWS, ANYHONY .P., The role of ports in Maya civilization”, en CLANCY, F.S., y HARRISON P.D., (eds), *Vision and Revision in Maya Studies*, University of New Mexico Press, Albuquerque, 1990, pp.159-167; THOMPSON, Erik.S., “Canoes and Navigation of the Maya and their Neighbors”, *Journal of the Royal*

La eficaz navegación comercial de los Mayas del Posclásico,<sup>14</sup> aunada a la existencia de una valiosa red de caminos interiores (*sacbés*) así como a la probable contribución solidaria de Gonzalo Guerrero, -el náufrago español que se quedó a vivir entre ellos- podría explicar la eficiencia de las estrategias de defensa que lograron implementar los habitantes de la Península de Yucatán en el momento del contacto, y las dificultades que enfrentaron los conquistadores españoles al tratar de someterlos a lo largo de muchas décadas después.

De cualquier manera, los planes de colonización ibérica en América en el contexto de competencia con otras naciones europeas, dio por resultado una organización del territorio americano en donde no siempre se siguieron los patrones y conocimientos previos y donde no se trasluce una lógica espacial, sino hasta que se engarzan las piezas de ambos continentes. América aparece entonces efectivamente, como parte de la periferia de la Península Ibérica.

Como apuntan Moreno Toscano y Florescano en relación a los asentamientos, y puertos coloniales,

“...en tanto enclaves, avanzadas o centros de penetración de la Metrópoli, estas nuevas fundaciones estaban...orientadas hacia el exterior...si se eliminan las distancias y las características geográficas de estos centros, se verá que aparecen como apéndices o extensiones de una economía que, aunque lejana, las dota de unidad y de sentido...aunque a primera vista estos centros y regiones aparezcan en el espacio inmenso de la Nueva España como dispersos y fragmentados, una observación más detenida percibe en la variedad de centros, lo que podríamos llamar un “sistema urbano”, y en las formas de poblamiento del territorio, una organización coherente del territorio. En uno y otro caso, el factor que cohesiona y dota de racionalidad a ciudades y regiones, es el sector externo, y concretamente la política comercial de la metrópoli”.<sup>15</sup>

Para mantener su control en el territorio americano, los Habsburgo implementarían una serie de medidas relacionadas con el comercio ultramarino y que tendrían efectos en los patrones de organización espacial.

Si consideramos la morfología general del Continente Americano, en la que dos grandes macizos de tierra son unidos en su porción central por un estrechísimo istmo, y a esto añadimos el patrón de la circulación general de los vientos dominantes y de las corrientes superficiales en el Atlántico norte, los cuales siguen una dirección en el sentido de las agujas del reloj, y recordamos que la navegación de la época colonial iberoamericana se llevó a cabo con embarcaciones de vela, podremos entender por qué las líneas de conquista americana se dieron a partir de las Antillas Mayores y de ahí el avance se produjo en dos direcciones:

---

*Anthropological Institute*, 79, 1951, pp. 69-78; R. Piña Chan, “Commerce in the Yucatec Peninsula: The Conquest and Colonial period”, en LEE T.A. y NAVARRETE, C. (Eds.), *Mesoamerican Communication Routes and Culture Contacts*, Papers of the New World Archaeological Foundation, núm. 40, Brigham Young University, Provo, Utha, 1978, pp. 37-48 ; PECK, D.T., *The Little Known Scientific Accomplishments of the Seafaring Chontal Maya from Northern Yucatán*, New World Explorations Inc., Florida, January 2002, 36 pp., Early Seafaring Exploration Series, Vol. I ,No.2.

<sup>14</sup> La navegación entre los Mayas se remonta al Preclásico tardío (300 a.C.-300 d.C) pero su climax se dio en el Posclásico.

<sup>15</sup> MORENO TOSCANO, A. y FLORESCANO, E., *El Sector Externo...* p. 15.

- 1) Por el Istmo centroamericano, hacia el Mar del Sur y Sudamérica y
- 2) Por el Golfo de México para alcanzar la Nueva España, Norteamérica, el Pacífico Norte y las Filipinas.

Desde la década de 1520 y hasta 1543 las embarcaciones de la carrera de Indias surcaban el Atlántico agrupadas pero sin una protección integral, ya que sólo algunos años contaron con armadas que las defendieran durante toda la travesía. La mayoría de las veces la escolta se limitó a las Canarias, a las Azores y al Cabo de San Vicente<sup>16</sup>

Desde mediados del XVI la flota se dividía en dos convoyes: El de la Armada Peruana que llegaría a Nombre de Dios, cruzaría el Istmo hasta Panamá y de ahí costearía hasta el Callao y Lima, y la Flota de la Nueva España cuyo destino era Veracruz.

Para 1563<sup>17</sup>, el Sistema de Flotas había quedado constituido, como lo señalan Díaz-Marta y Martín Acosta. La “Armada Peruana” o “Galeón de Tierra Firme”, saldría de España en Octubre o Noviembre, llegaría a Nombre de Dios, cruzaría el Istmo hasta Panamá y de ahí costearía hasta Lima. La Flota de la Nueva España debía zarpar de Sevilla en Junio o Julio, generalmente hacía escala en Canarias y en Santo Domingo o en Cuba antes de llegar a Veracruz. A pesar de la diferencia en las fechas de llegada, ambas flotas debían emprender el regreso a la Península de manera conjunta. Se debían reunir en La Habana en el mes de abril procurando cruzar el canal de Bahamas antes del mes de Agosto<sup>18</sup> para evitar los huracanes y las tormentas tropicales que a partir de septiembre se hacen más frecuentes en las inmediaciones del Golfo de México y que fueron la causa de muchos naufragios.

Como ya habíamos apuntado, en función de los circuitos y rutas comerciales, se escogió un número limitado de puntos estratégicos, de puertos, que poco a poco se irían fortificando y que funcionarían como nodos, como intersecciones de importancia relativa diversa, en el sistema portuario colonial.

Entre las primeras fundaciones españolas en el Continente americano<sup>19</sup> algunas resultaron ser muy importantes para el comercio trasatlántico porque constituyeron asentamientos relativamente permanentes en los circuitos de las Flotas, tanto de la Nueva España como de los convoyes de la Armada Peruana: Entre ellas podríamos mencionar a Santo Domingo (1496), Nombre de Dios (1510),<sup>20</sup> La Habana (1515), Panamá (1519), Veracruz (1519) y Lima (1535). Otros puertos en la cuenca caribeña que eran puntos comerciales importantes eran: Santa María la Antigua del Darién (1510), Santa Marta (1524), Cartagena de Indias (1532) y San Francisco de Campeche, (1540).

En cuanto a los circuitos comerciales de la Nueva España, habría que insistir en que para entenderlos es necesario ver los mapas, es necesario pensar espacialmente, y en este caso, a gran escala, incluyendo a la gran periferia de la Península Ibérica, que ampliaría su radio hasta el sureste asiático pasando por el vasto territorio novohispano en vías de colonización.

---

<sup>16</sup> MARTÍN ACOSTA, E., *Los mercaderes Burgaleses en la Carrera de Indias*, (Manuscrito inédito(?)), pp. 1-2.

<sup>17</sup> DÍAZ-MARTA, M., “Rutas Marítimas y Puertos durante la Etapa Colonial”, en: *Vías de Navegación y Puertos Históricos en América*, Tomo 3, Instituto de la Ingeniería de España-Ediciones Doce Calles, Madrid, 1998, p.17.

<sup>18</sup> MARTÍN ACOSTA, E., *Ibid.*

<sup>19</sup> Navidad:1492; Isabela:1493; Santo Domingo: 1496-97; Santiago de Cuba: 1511; La Habana:1515.

<sup>20</sup> En 1584 se fundó Porto Belo al oeste de Nombre de Dios.

En el caso de la Flota Mexicana, los barcos salían de Sevilla, puerto fluvial, puerto interior, y corriendo aguas abajo por el Guadalquivir zarpaban de España por Cádiz o Sanlúcar. Tras la escala en Canarias para aprovisionarse de agua y alimentos cruzaban el Atlántico durante cerca de tres meses tras de los cuales, debían llegar a descansar unas semanas a Santo Domingo o en una época posterior, a Cuba. “El continente (americano) está mucho más lejos de Europa que las islas”<sup>21</sup> comenta Chaunu, refiriéndose a la distancia en tiempo de las Antillas a Veracruz, la cual durante los siglos XVI y XVII era de un cuarto o un tercio de la distancia total en días de navegación de España a México. Este trayecto final podía llevarse entre veinte y treinta días, debido a las corrientes y vientos del Golfo de México. Entraban a la Nueva España por San Juan de Ulua-Veracruz,<sup>22</sup> ascendiendo rápidamente en altitud y pasando por Xalapa, Perote y Puebla antes de llegar a la gran ciudad del Altiplano, la ya muy grande y centralizada Ciudad de México, donde vivían los mercaderes del único Consulado de comerciantes que existió durante los Habsburgo en Nueva España, y donde se vendían muchos efectos y productos españoles y europeos y otros tantos se distribuían al interior de la Nueva España, a un mercado relativamente cautivo en las ciudades medianas y pequeñas del virreinato.

Pero la otra gran parte del comercio de la Nueva España se llevaba a cabo por la extensión de la Ciudad de México hacia la vertiente del Pacífico, que saliendo por Acapulco (1565)<sup>23</sup> llegaba hasta el sureste asiático, el anhelado “lejano Oriente” donde se compraban gran variedad de productos suntuarios altamente cotizados en Europa, como la porcelana, la seda, el papel y la tinta, los cuales, según Shurtz, eran cambiados en Filipinas por los españoles, “casi exclusivamente por plata.”<sup>24</sup>

Una vez cerrado el comercio entre México y Perú, en la Nueva España de los Habsburgo los puertos por antonomasia del comercio transoceánico, fueron Veracruz y Acapulco. Las expectativas de la apertura de un canal transísmico en Tehuantepec fueron abortadas debido a la dificultad de hacer puerto en el Golfo del mismo nombre, ya que los vientos del norte provenientes del Golfo de México se encañonan entre los dos sistemas montañosos que flanquean el Istmo y soplan con gran fuerza de norte a sur hacia el Pacífico, impidiendo el arribo de las embarcaciones. Por otro lado, el puerto de Campeche tuvo una gran importancia regional funcionando como puerto de cabotaje para comerciar productos de valor, como el cacao, el palo de tinte y la sal. Productos que mucho tiempo antes de la llegada de los colonizadores españoles se explotaban y se comerciaban y que después de la conquista española la siguieron teniendo un “hinterland”<sup>25</sup> notable. Las *Relaciones Geográficas* del siglo XVI

---

<sup>21</sup> CHAUNU, P., “Veracruz en la primera mitad del siglo XVI y principios del XVII”, *Historia Mexicana*, No. 36, El Colegio de México, Vol. IX, abril-junio, 1960, Núm. 4, pp. 521-557, p. 524.

<sup>22</sup> La Villa Rica de la Vera Cruz fue el primer asentamiento español en México. Fue también el primer puerto español y el preeminente del comercio trasatlántico en el Golfo de México. Fue movida de su sitio tres veces: Quiahuiztlán (1519), La Antigua (1525) ocho leguas al sur y La Villa Rica de la Vera Cruz (1599).

<sup>23</sup> En 1565 el fraile Andrés de Urdaneta regresó de Filipinas a la Nueva España encontrando la llamada “Ruta del Tornaviaje” y recomendó que fuera Acapulco el puerto de entrada del Galeón de Manila. A partir de entonces el comercio previo entre Perú y Nueva España decayó al igual que el puerto de Santa Cruz de Huatulco, mismo que fue definitivamente cerrado al comercio e incluso despoblado para principios del XVII.

<sup>24</sup> SCHURTZ., William Lytle, *El Galeón de Manila*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1992, 357 pp. p. 61,71.

<sup>25</sup> La zona de influencia de un puerto hacia el interior, hacia el continente.

referentes al poblado de Huexutla nos revelan que la zona de influencia del puerto de Campeche durante el siglo XVI, se extendía a una distancia de más de 2,200 km. por el comercio de la sal a través del Golfo de México. El puerto de Campeche como foco regional de comercio de cabotaje se consolidó a lo largo del siglo XVII:

“(En) este pu[eb]lo de *Huexutla* (...) viven de hacer mantas de algodón y algunos, de vender sal, porq[ue] en este pu[eb]lo es la contratación de la sal de toda esta tierra; aunq[ue] viene de muy lejos, q[ue] viene de *Campech[e]*.<sup>26</sup>

“En este pu[eb]lo ni [en] su comarca, no hay salinas ninguna; provéese de sal de *Campech[e]*, que hay más de cuatrocientas leguas deste pu[eb]lo a *Campech[e]*, y viene por la mar hasta un puerto que se llama *Amoyoc*, que es [a] quince leguas deste pu[eb]lo...”<sup>27</sup>

El análisis de las actividades que se desarrollaban a lo largo de los grandes circuitos comerciales españoles durante el XVI y el XVII, es muy importante para entender la organización del espacio colonial novohispano durante los Habsburgo. Eventos como la entrada de Hawkins en Veracruz en septiembre de 1568 -un día antes de la llegada de la flota que conducía al 4º Virrey de la Nueva España, Martín Enríquez de Almansa- o el asalto de Drake a Huatulco en 1578 y el de Cavendish en 1587, o bien los cuatro meses que pasó este último en la costa occidental novohispana sin que hubiera quien le controlara o sacara del país, nos hace pensar que además de los sistemas tradicionales de protección portuaria, como lo eran las fortificaciones, se llevaron a efecto en el Continente Americano y en particular en la Nueva España, otras políticas de protección, tales como el despoblamiento intencional de los asentamientos costeros y probablemente el mantenimiento de los puertos principales en un estado de mínimo desarrollo.

Clarence Haring asegura, citando a Veitia Linaje, que,

“Para mantener mejor el sistema restrictivo se redujeron a pocos, distanciándolos mucho entre sí, los puertos habilitados de importación en la mayor parte de la América Española. Para Nueva España (en el Atlántico) sólo había la Ciudad de Veracruz, mientras que toda Sudamérica, con excepción de la costa Caribe, era abastecida por el Istmo de Panamá y el Pacífico, prohibiéndose completamente el tráfico directo por el Estrecho de Magallanes. Después de que el comercio fue limitado a las flotas anuales, los puertos menores del Caribe y las principales islas de las Indias Occidentales eran abastecidos por buques pequeños que zarparan anualmente en compañía de aquellas...”<sup>28</sup>

Esos puertos serían fortificados y como estrategia de defensa, pero el resto de los asentamientos costeros tenderían a ser retirados tierra adentro.

Esta cuestión, así como sus causas se menciona en las ordenanzas de población de 1573 epígrafe 41 donde se asienta:

---

<sup>26</sup> ACUÑA, R., (Ed.), *Relaciones Geográficas del siglo XVI: México*, UNAM, Instituto de Investigaciones Antropológicas, México, 1985, pp. 15-23;243-344, p.247.

<sup>27</sup> *Op. cit.*, p. 252.

<sup>28</sup> Clarence H. HARING, C.H., *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México, 1979, 460 pp., p. 174; Veitia Linaje, Lib. II, cap. 13.

“No se escojan sitios para pueblos en lugares marítimos por el peligro que en ellos hay de corsarios...y destos solamente se pueblan los que fueran necesarios para la entrada y comercio y defensa de la tierra”<sup>29</sup>

Cuando Francis Drake y Thomas Cavendish sorprendieron a las autoridades españolas y novohispanas al llegar vía el Estrecho de Magallanes al Pacífico novohispano, ocasiones ambas en las que el pueblo de Santa Cruz de Huatulco fue arrasado por los ingleses en 1578 y 1587 respectivamente, se tomó la resolución de despoblar el asentamiento que alguna vez fuera el puerto de llegada de las embarcaciones provenientes del comercio Novohispano-peruano. Esto quedó asentado en una ordenanza de 1616, emitida por Diego Fernández de Córdoba en la que se disponía que la población del puerto de Santa Cruz de Huatulco debía moverse tierra adentro a Santa María de Huatulco. Quedaría entonces Acapulco como único puerto del Pacífico novohispano. Desde 1565, tras el descubrimiento de la *tornavuelta* de Filipinas por Urdaneta, Acapulco había sido elegido para ser la meta de llegada del Galeón de Manila. En 1573 se iniciaron las obras del camino a la Ciudad de México, el cual carecería por más de un siglo de puentes en los caudalosos ríos y de las condiciones mínimas para el transporte de las personas y las mercancías procedentes del Pacífico. A fines del XVI Francesco Carletti habla del transporte de las personas y de las mercancías que llegaban por la *nao* de China a través de los ríos del sur del virreinato, cruzando por medio de balsas construidas con troncos y calabazas huecas e impulsadas a nado de indígenas. A fines del XVII Gemelli Carreri reportaba con el tono quejoso que lo caracteriza, que no existía en Acapulco ningún hostel y que los pasajeros que llegaban en el galeón tenían que competir con cientos de mercaderes por hospedaje en alguna choza sucia o en algún convento. Todo esto, nos parece, que no fue descuido, sino precisamente estrategia del gobierno virreinal. El mantener el puerto con una infraestructura mínima, sería la mejor manera de protegerlo contra las incursiones piratas. La explicación de la inexistencia de un camino cómodo hacia México, podría ir en el mismo sentido.

A fines del período colonial, Humboldt también sufrió el trayecto de Acapulco a México, pero en sus escritos era profuso reiterando la belleza y capacidad de Acapulco como puerto natural y la inconveniencia del comercio monopolístico con Filipinas.<sup>30</sup>

“Si el puerto de Veracruz , bien que no sea sino un mal fondeadero, entre bajíos recibe al año 400 o 600 buques; al contrario el de Acapulco, que es uno de los más hermosos puertos del mundo conocido, apenas recibe diez. La actividad mercantil de Acapulco está reducida al Galeón de Manila, conocido bajo el nombre impropio de *nao de China*, al cabotaje con las costas de Guatemala, de Zacatula y de San Blas, y cuatro o cinco barcos que anualmente se expiden en Guayaquil y Lima.<sup>31</sup> La mucha distancia de las costas de China, el monopolio de la Compañía de Filipinas y la gran dificultad de remontar contra la corriente de los vientos hacia las costas de Perú, son las causas que entorpecen el comercio de la parte occidental del reino de México”<sup>32</sup>

---

<sup>29</sup> Cit. Por IBÁÑEZ MONTOYA, J., *Op. cit.*, p. 283

<sup>30</sup> <sup>31</sup> A.V. HUMBOLDT, A.V., *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*, Quinta Edición, Porrúa, México, 1991, 698 pp.

El camino por el que cruzaran enormes capitales en los albores del *primer sistema mundo*, el camino Sevilla-Veracruz-México-Acapulco-Filipinas, recorrido en ambas direcciones una y otra vez durante más de 250 años, marcaría, calzaría, definiría, -junto con *el camino de Tierra adentro*- la estructura espacial del virreinato novohispano. Estructura que aún puede distinguirse en la organización espacial del actual paisaje mexicano